Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

galicyjskiego Sejmu krajowego.

18. posiedzenie 3. sesyi IV. peryodu Sejmu galicyjskiego

z dnia 12. lipca 1880.

Treść: Dalszy ciąg petycyj, wniesionych do Sejmu.— Przekazanie petycyi Towarzystwa pszczelniczo sadowniczego z komisyi kultury krajowéj do budżętowéj. — Przemówienie p. hr. Golejewskiego i uchwała, aby komisye nie odbywały posiedzeń w czasie pesiedzeń Sejmu. — Wniosek p. Torosiewicza w przedmiocie zakupna drukarni dla Wydziału krajowego. — Interpelacya p. Hausnera do komisarza rządowego w sprawie szkół ludowych w Drohobyczu. — Pierwsze czytanie i odesłanie do komisyi budżetowéj sprawozdania Wydziału krajowego w przedmiocie kredytów dodatkowych na potrzeby szkolne w latach 1880 i 1881. — Pierwsze czytanie wniosku p. Madeyskiego z projektem noweli do ustawy propinacyjnéj. — Przemówienie wnioskodawcy i odesłanie wniosku do komisyi administracyjnéj. — Sprawozdanie komisyi drogowéj o przedłożeniu Wydziału krajowego i wniosku p. Abrahamowicza z projektem ustawy drogowéj i wniosku p. Apolinarego Jaworskiego o dojazdach kolejowych. Sprostowanie pomyłek zaszłych w druku sprawozdania. — Przemówienia pp. hr. Badeniego, ks. Krasickiego, Alfonsa Czaykowskiego, Wasilewskiego, Jana hr. Stadnickiego, Erazma Wolańskiego i Grocholskiego w dyskusyi ogólnéj. — Zamknięcie dyskusyi ogólnéj i przemówienia pp. ks. Krasickiego, hr. Krukowieckiego i sprawozdawcy. — Przemówienia pp. hr. Golejewskiego, Abrahamowicza, powtórne hr. Golejewskiego i sprawozdawcy w kwestyi formalnego traktowania. — Przemówienia pp. Skałkowskiego i Wasilewskiego z poprawką do §. 1. — Przemówienie sprawozdawcy, odrzucenie poprawki p. Wasilewskiego i przyjęcie §. 1. według poprawki p. Skałkowskiego. — Przemówienia pp. Onyszkiewicza, Romanowicza, Liskego i sprawozdawcy co do §. 2. i przyjęcie tego paragrafu. — Przemówienia pp Skałkowskiego, hr. Badeniego, Jana hr. Stadnickiego, Ignacego Łukasiewicza, Grocholskiego, powtórne Skałkowskiego i sprawozdawcy, oraz przyjęcie §. 3. z opuszczeniem przez p. Skałkowskiego wniesionem. — Przemówienie p. Jana hr. Stadnickiego z poprawką stylistyczną do §. 4. — Przemówienia pp. Wasilewskiego, Grocholskiego i Abrahamowicza z poprawką do tegoż §. — Przemówienia pp. Alfonsa Czaykowskiego, hr. Badeniego z poprawką, Jana hr. Stadnickiego, Żywickiego, Abrahamowicza, Madeyskiego, ks. Sawy i sprawozdawcy. — Przemówienie p. Grocholskiego w kwestyi formalnego traktowania. — Odrzucenie poprawki p. Abrahamowicza i przyjęcie §. 4. z poprawkami pp. hr. Stadnickiego i hr. Badeniego. — Przemówienia pp. Grocholskiego i hr. Golejewskiego w kwestyi formalnéj. — Przemówienia p. Grocholskiego i hr. Badeniego, oraz zamknięcie dyskusyi nad §. 5. — Przemówienia p. Grocholskiego jako generalnego mowcy i sprawozdawcy i przyjęcie §. 5. z opuszczeniem przez p. Grocholskiego wniesionem. — Przemówienia pp. Erazma Wolańskiego i sprawozdawcy i przyjęcie §. 6. — Przemówienia pp. Abrahamowicza, Grocholskiego, komisarza rządowego, Alfonsa Czaykowskiego w dyskusyi nad §. 8. — Przemówienie

p. Smarzewskiego z wnioskiem odraczającym co do tego paragrafu. — Przemówienie p. Skałkowskiego. — Przemówienia p. Smarzewskiego z poprawką do §. 8.; pp. Grocholskiego i Smarzewskiego w kwestyi formalnéj. — Odroczenie dalszéj rozprawy nad §. 8. — Złożenie przyrzeczeń poselskich. —

Początek posiedzenia o godzinie 11. min. 20. rano.

Przewodniczący: Marszałek krajowy, JE. hr. Ludwik Wodzicki.

Sekretarze: pp. Alfons Czaykowski, Józef Jasiński, Jan hr. Stadnicki i Turzański.

Obecnych posłów 100.

Ze strony c. k. Rządu: Wiceprezydent Namiestnictwa p. Filip Zaleski,

JE. hr. Marszałek. Ponieważ jest dostateczna liczba panów posłów zebrana, otwieram posiedzenie. Podaję do wiadomości Wys. Izby, że przeciw protokołom 16. i 17. posiedzenia nie podniesiono żadnych zarzutów, są więc przyjęte.

Upraszam p. sekretarza o odczytanie spisu petycyj.

Sekretarz p. Józef Jasiński (czyta):

Spis petycyj
po dzień 12. lipca 1880. r. do Sejmu krajowego wniesionych.

519. Komitet galic. Towarzystwa gospod., przez p. Abrahamowicza, w sprawie zamierzonego podwyższenia podatku gruntowego — do komisyi podatkowéj.
520. Wydział powiat. Jasło, przez p. Mycielskiego, jak powyżéj — do komisyi podatkowéj.
521. Wydział powiat. Nowy Sącz, przez p. Ochrymowicza, o ograniczenie wolności parcelowania gruntów włościańskich — do komisyi administracyjnéj.
522. Wydział powiat. Jasło, przez p. Mycielskiego, jak powyżéj — do komisyi administracyjnéj.
523. Wydział powiat. Lwów, przez p. Abrahamowicza, w przedmiocie zmiany sposobu fabrykacyi i sprzedaży soli — do komisyi administracyjnéj.
524. Wydział powiat. Jasło, przez p. Mycielskiego, w sprawie reformy szkół średnich — do komisyi edukacyjnéj.
525. Rada miasta Łańcuta, przez p. Wodzińskiego, jak powyżéj — do komisyi edukacyjnéj.
526. Wydział krajowy z petycyami Wydziałów powiatowych Dolina, Tłumacz i Ropczyce, w sprawie jak poprzednio — do komisyi edukacyjnéj.
527. Towarzystwo politechniczne, przez p. Hausnera, w sprawie zaprowadzenia języka polskiego w administracyi na kolei podkarpackiéj — do komisyi administracyjnéj.
528. Smiałowski Eustachy, inżynier, przez p. Jankę, w sprawie kolei transwersalnéj — do komisyi kolejowéj.
529. Gmina Założce, przez p. Wasilewskiego, o uznanie drogi z Brodów do Tarnopola za krajową — do komisyi drogowéj.
530. Wydział powiat. Brody, przez p. Wasilewskiego, w sprawie zmiany ustawy polowéj — do komisyi administracyjnéj.
531. Gmina Bukaczowce, przez p. Wolfahrta, o odnowienie koncesyi myta na rzéce Swierz na przeciąg lat 4 — do komisyi drogowéj.
532. Gmina Chochołów, przez p. Pławickiego, iż upoważniła tylko Jana Koisa do wniesienia petycyi w sprawie spornéj o kosztowną administracyą — do komisyi petycyjnéj.
533. Takaż sama petycya gminy Dzianisz, o upoważnieniu Jana Pawlaka — do komisyi petycyjnéj.
534. Takaż petycya gminy Czarny Dunajec, o upoważnieniu Macieja Zielińskiego — do komisyi petycyjnéj.
535. Takaż petycya gminy Ciche, o upoważnieniu Michała Krzysiaka, — do komisyi petycyjnéj.
536. Takaż petycya gminy Wiłowa, o upoważnieniu Jana Koisa — do komisyi petycyjnéj.
537. Taka sama petycya gminy Wróblówka, o upoważnieniu Macieja Krozla — do komisyi petycyjnéj.
538. Wydział powiat. Kałusz, przez posła Wolfartha, z petycyą gmin tamtejszego powiatu o wolny pobór surowicy ze źródeł solnych — do komisyi administracyjnéj.
539. Wydział powiat. Lwów, przez p. Abrahamowicza, o subwencyą na budowę dojazdów do stacyj kolejowych Barszczowice i Glinna-Nawarya — do komisyi drogowéj.
540. Towarzystwo ruskie: „Drużnyj Lichwiar“, przez p. Rożankowskiego, o zapomogę 300 złt. — do komisyi budżetowéj.
541. Wydział powiat. Jasło, przez p. Mycielskiego,

o ustanowienie sądu kolegialnego w Jaśle — do komisyi prawniczéj.

542. Ten sam o zmianę ustawy polowéj — do komisyi administracyjnéj.

543. Rada szkolna miejscowa w Kołaczycach, przez p. Mycielskiego, o subwencyą 400 złt. na wewnętrzne urządzenie nowo postawionéj szkoły — do komisyi budżetowéj.

544. Rada powiat. Jasło, przez p. Mycielskiego, w sprawie budowy kolei żelaznéj z Zagórza do Bielska — do komisyi kolejowéj.

545. Nauczyciele szkół ludowych w Brzeżanach, przez p. Czerkawskiego, o dodatek drożyzniany — do komisyi budżetowéj.

546. Gmina Peczeniżyn, przez p. Kuczkowskiego, o zapomogę i 2000 złt. pożyczki na budynek szkolny — do komisyi budżetowéj.

547. Obszar dworski Radruża, przez p. Smolkę, o upust podatków gruntowych z powodu klęsk elementarnych — do komisyi petycyjnéj.

548. Nowakowska Michalina, przez p. Smolkę, o zapomogę — do komisyi petycyjnéj.

549. Komitet budowy kościoła i szkoły w Podwołoczyskach, przez p. Grocholskiego, o subwencyą — do komisyi budżetowéj.

550. Szersznik Antoni, pleban w Medynie, przez p. Grocholskiego, o zwolnienie go od opłaty myta na stacyi z Medyna do Podwołoczysk — do komisyi drogowéj.

551. Gotwald Franciszek, dyrektor szkoły wydziałowéj w Rzeszowie, przez p. Towarnickiego, o przyjęcie lat służby rządowéj i przyznanie kwinkweniów — do komisyi edukacyjnéj.

552. Arciszewski Albin, przez p. Golejewskiego, o zmianę §. 10. ordynacyi wyborczéj dla gmin — do komisyi administracyjnéj.

553. Janowicz Konstanty, przez p. AleOandra Łukasiewicza, o dodatek osobisty do płacy — do komisyi budżetowéj.

554. Gospodarze gruntowi z Państwa czarnodunajeckiego, przez p. Zatorskiego, o zatwierdzenie rozporządzenia, mocą którego złożono z urzędu 7 wójtów czarnodunajeckich — do komisyi petycyjnéj.

P. ks. Czartoryski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. ks. Czartoryski ma głos.

P. ks. Czartoryski. Imieniem komisyi kultury krajowéj wnoszę, ażeby wolno jéj było odstąpić petycyą, wniesioną przez Towarzystwo pszczelniczo-sadownicze, komisyi budżetowéj, ponieważ idzie tutaj o obciążenie budżetu.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, ażeby wolno było komisyi kultury krajowéj odstąpić petycyą Towarzystwa pszczelniczo-sadowniczego komisyi budżetowéj. Ci panowie, którzy ten wniosek przyjmują, raczą rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. hr. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Ponieważ trudno jest utrzymać w Izbie komplet, dlatego, że komisye odbywają posiedzenia podczas posiedzeń sejmowych, przeto imieniem kwestorów czynię wniosek, ażeby Wys. Sejm oświadczył, że nie życzy sobie, ażeby posiedzenia komisyj odbywały się podczas posiedzeń sejmowych.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek formalnéj natury, ażeby Sejm wyraził życzenie, aby podczas posiedzeń sejmowych nie było posiedzeń komisyj, gdyż inaczéj trudno jest utrzymać komplet. Czy żąda kto głosu? (Nikt).

Upraszam tych panów, którzy ten wniosek p. Golejewskiego przyjmują, ażeby raczyli rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Jest wniosek złożony do laski marszałkowskiéj.

Sekretarz p. Józef Jasiński (czyta):

„Wniosek.

Zważywszy, że druki sejmowe, druki Wydziału krajowego i rozporządzeń krajowych kosztują rocznie przeszło 20.000 złt., a. w. (dwadzieścia tysięcy złt.);

Zważywszy, iż przez powierzenie tych wszystkich druków jednéj drukarni dałaby się osiągnąć znaczna oszczędność, a to tém więcéj, gdyby taka drukarnia była własnością funduszu krajowego;

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Na zakupno drukarni przeznacza się kwota do 15.000 złt. a. w., która w dwóch rocznych ratach ma być wstawiona do budżetów najbliższych.

Emil Torosiewicz, wnioskodawca.

F. Pławicki, Korytowski, ks. Sawa, Bartmański, Waygarth, Koziebrodzki, Garbaczyński, Max, M. Popiel, Zborowski, ks. Buchwald, Łazarski, Gedel, P. Popiel, Dobrzyński, J. Michałowski, Rey, Sanguszko, J. Jocz, Jaworski, H. Czaykowski, Wer-

nicki, ks. Chełmecki, ks. Kitrys, Kuczkowski, Golejewski, Krzeczunowicz, Tyszkiewicz, Głogowski, Jędrzejowicz, M. Wolański, Małecki, Męciński, Szujski, Liske, Zyblikiewicz, J. Jasiński, Z. Sawczyński, K. Scipio, J. Stadnicki, Tyszkowski, Majer, Szumańczowski, St. Polanowski, J. Czaykowski, Madeyski, Weissman, Łukasiewicz, Mochnacki, Fr. Jasiński, Tarnowski, Paszkowski, H. Wodzicki, S. Stadnicki, R. Michałowski, Mycielski."

JE hr. Marszałek. Ponieważ jest dostatecznie poparty, postąpi się z nim według regulaminu.

Proszę o odczytanie interpelacyi.

Sekretarz p. Józef Jasiński (czyta):

„Interpelacya
do Jaśnie Wielmożnego Pana Komisarza rządowego.

Z uwagi, iż szkoły ludowe w mieście Drohobyczu dotychczas jeszcze nie są uregulowane, mamy zaszczyt do JW. Pana Komisarza rządowego następującą wnieść interpelacyą:

Po wejściu w życie ustawy szkolnéj z roku 1873, Rada szkolna krajowa rozporządzeniem z dnia 15. września 1874. l. 9413 przyjęła podówczas istniejące szkoły ludowe w Drohobyczu na etat i w skutek tego rada szkolna okręgowa samborska rozpisała konkurs na posady przy tych szkołach, a rada szkolna miejscowa zaprezentowała na te posady nauczycieli. Lecz ponieważ ówczesna reprezentacya miejska następnie oświadczyła, iż istniejące szkoły chce własnym kosztem utrzymywać i prawo prezentacyi wykonywać, Rada szkolna krajowa wstrzymała definitywne obsadzenie posad przy drohobyckich szkołach zaprezentowanym nauczycielom nie wystawiła dekretów nominacyjnych, ale także nic nie orzekła co do wyżéj wzmiankowanego oświadczenia gminy, szkoły zaś zostały prowizorycznie na etacie rządowym. Obecna reprezentacya miejska z uwagi:

I. że powyższe oświadczenie gminy nie zostało potwierdzone;

II. że płace nauczycieli zostały podniesione z 490 złt. na 600 złt.;

III. że okazała się potrzeba rozszerzenia żeńskiéj szkoły, i utworzenia na dwóch przedmieściach nowych szkół;

IV. że obecnie wydaje już na oświatę 30.000 złt. rocznie, t. j. 18.000 złt. gotówką, budynek i opał na gimnazyum, a 12.000 złt. na szkoły ludowe;

V. i że przy innych wydatkach i upadku propinacyi, która stanowi główny dochód miasta, nie jest w stanie utrzymywać własnym kosztem szkół ludowych, uchwaliła cofnąć owe jeszcze nie obowiązujące oświadczenie dawnéj rady i prosić Wys. Radę szkolną krajową o powrócenie do dawnego rozporządzenia z roku 1874., t. j. o definitywne przyjęcie szkół ludowych drohobyckich na etat.

W skutek tego na zlecenie Wys. Rady szkolnéj krajowéj odbyła się pertraktacya między delegatami rady szkolnéj okręgowéj i reprezentantami miasta, klasztoru OO. Bazylianów i kamery jeszcze w sierpniu 1878. Spisano protokół i przedłożono takowy Wys. Radzie szkolnéj. Chociaż już dwa lata od tego czasu mijają, cała ta sprawa zalega w Wys. Radzie szkolnéj krajowéj, pomimo iż reprezentacya miejska już kilkakrotnie tak pisemnie, jako téż przez osobną deputacyą, w tym celu wysłaną o załatwienie jéj prosiła.

Ponieważ zwłoka w załatwieniu sprawy szkół ludowych w Drohobyczu za sobą różne złe następstwa pociąga, a mianowicie:

1. Miasto ponosi większe koszta, aniżeliby powinno, utrzymując własnym kosztem 2 klasy szkoły żeńskiéj i szkoły przedmiejskie;

2. Wszyscy nauczyciele i nauczycielki są prowizoryczni, tracą więc lata służby, nie mając prawa ani do kwinkweniów, ani do emerytury, a są między nimi i tacy, którzy 15 i 18 lat chlubnie w zawodzie nauczycielskim pracują;

3. Wielka część do szkoły obowiązanéj młodzieży bywa nauki pozbawioną z powodu nie uregulowania szkół przedmiejskich;

Mam zaszczyt prosić JW. Pana komisarza o wyjaśnienie: I. Dlaczego sprawa szkół ludowych w Drohobyczu dotychczas nie załatwiona; i II. w jakim czasie spodziewać się można ostatecznego załatwienia téj sprawy.

R. Michałowski, Waygarth, Max, Hausner, Scipio, Goldman, Romanowicz, Rapoport, Zuker, Skałkowski, Madeyski, Spławiński, Baum, Męciński, Chrzanowski."

JE. hr. Marszałek. Interpelacya ta jest dostatecznie poparta, będzie zatém doręczona panu komisarzowi rządowemu.

Przystępujemy do porządku dziennego. Na pierwszém miejscu jest pierwsze czytanie sprawozdania Wydziału krajowego w przedmiocie kredytów dodatkowych na potrzeby szkolne w latach 1880 i 1881. Ob. Al. 109.

Sprawozdawca p. Pietruski.

(Głos: uwolnić od czytania).

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, ażeby

p. sprawozdawcę uwolnić od czytania. Panowie, którzy ten wniosek przyjmują, raczą rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Pietruski. Wnoszę, ażeby sprawozdanie to odesłać do komisyi budżetowéj.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, ażeby sprawozdanie to odesłać do komisyi budżetowéj. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Panowie, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, raczą rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Ob. Al. 110. Z kolei następuje:

Piérwsze czytanie wniosku p. Madeyskiego z projektem noweli do ustawy propinacyjnéj co do zaprzysięgania świadków przy rozprawach o pokątny wyszynk.

Wnioskodawca ma głos.

P. Madeyski. Nie długi zapewne już czas téj sesyi sejmowéj, komisye, zajęte licznemi do sprawozdania im przekazanemi sprawami, pracują powiedzieć można wytężonemi siłami, by sprostać zadaniu: toż zdawać się może, że nie w porę, a co najmniéj zapóźno przychodzę dziś z nowym wnioskiem przed Wys. Izbę i to w chwili, gdy wiele spraw już przygotowanych stoi na porządku dziennym obrad sejmowych, a nużąca atmosfera lipcowa zaprawdę nie jest zbyt korzystną do krewkości parlamentarnego działania. Doniosłość wszakże sprawy niechaj mnie tłómaczy, a Wys. Izba raczy darować na chwilkę cierpliwości, bym chociaż po krótce mógł uzasadnić to twierdzenie moje.

Wniosek, który miałem zaszczyt złożyć Wys. Sejmowi, dąży do zmiany par. 34. ustawy propinacyjnéj z r. 1875., właściwie do uzupełnienia zawartych w tym paragrafie postanowień o postępowaniu przy dochodzeniu przekroczeń w sprawach propinacyjnego prawa wyszynku.

Ustawa krajowa o zniesieniu prawa propinacyi ujęła przedsiębiorstwo wyszynku pod pewną kontrolą, ścisnęła je w pewnym kierunku, we właściwe karby, chcąc zmniejszyć ilość karczem i szynków po wsiach. Niedokładne postanowienia o postępowaniu przy dochodzeniu przekroczeń w sprawach propinacyjnego prawa wyszynku, paraliżują te zbawienne zamiary ustawy, otwierając wrota mnogim nadużyciom pokątnych wyszynków.

Jak to złe ryzszérzyło się w kraju, najlepszym dowodem te liczne skargi, które odzywają się tak często od jakiegoś czasu, te liczne petycye Wydziałów powiatowych o pomoc przeciw wzmagającéj się ilości szynków pokątnych. Już ze sprawozdania o czynności Wydziału krajowego wiadomo Wys. Izbie, że w tym przedmiocie od lat dwóch toczą się korespondencye o środkach zaradczych.

Piérwszy poruszył tę sprawę Wydział powiatowy w Przemyślanach, a w ślad za nim poszły Wydziały powiatowe: w Podhajcach, w Sanoku, w Bóbrce, w Tarnowie, w Przemyślu, w Pilznie, w Nadwórnie, w Brzozowie, w Rudkach, w Borzesku, w Kołomyi, w Starém Mieście, w Rzeszowie, w Mielcu, w Zbarażu, w Brodach, w Zaleszczykach, w Żydaczowie, w Kolbuszowie, w Jarosławiu, w Trembowli, w Cieszanowie, w Tłumaczu, w Mościskach, w Bohorodczanach, w Borszczowie, w Jaworowie i Grybowie.

Wymieniłem powiaty, aby wskazać, że nie są to tylko ościenne miejscowości, ale o którém mowa, jest powszechne, grasuje zarówno w zachodniéj jak we wschodniéj części kraju.

Rzeczone powiaty domagają się, ażeby przy dochodzeniach policyjno-karnych, z powodu przekroczeń w sprawach propinacyjnego prawa wyszynku, wydano postanowienia w tym kierunku, by urzędnik polityczny, sprawę prowadzący, w razie słuchania świadków, mocen był przed ich wysłuchaniem odebrać od nich przysięgę, w danych przypadkach zaś po wysłuchaniu świadka zażądać stwierdzenia zeznań przysięgą.

Konieczność takiego postanowienia wskazuje praktyka dotychczasowa, praktyka, że tak powiem, nadużyć, jakie w tym względzie zachodzą.

Pokątny szynkarz, który nie opłaca ani czynszów, ani podatków, ani tax rządowych, który, że tak powiem, stoi poza zakresem wszelkiéj kontroli, czy to polityczné], czy sanitarnéj, sprzedając pod różną formą trunki, które pod pozorem „na własny użytek“ w większéj ilości sprowadza, naturalnie taniéj, bo nikt mu ani jakości, ani ceny nie zakwestyonuje, wabi tym sposobem licznych konsumentów i wykonuje wyszynk najwyraźniéj, tylko że bez upoważnienia i minięciu wszelkich przepisów o pijaństwie, o lichwie, bo stoi poza kontrolą, dostarcza nawet te trunki na kredyt i niechybnie za taką dogodność każe sobie dobrze płacić, słowem obdziera i rozpaja lud, a wszystko bezkarnie, bo jaki przeciw niemu dowód. Każdy tajemny szynkarz pomagając do tańszego niby nabycia trunków, z góry zaraz poucza tych, którzy u niego piją, ażeby, jeżeli kiedy jako świadkowie będą powołani, zawsze przeczyli prawdzie, władze polityczne nie mogą żądać potwierdzenia zeznań przy-

sięgą, a w razie poświadczenia fakktu, uznają ich jako współwinnych i podciągną karze. Takie słowo starczy, by udaremnić każde dochodzenie, bo niemal każdy dziś świadek w rozprawie o pokątne szynkarstwo świadczy fałszywie i ta prosta niegdyś szczerość ludu naszego, owe święte do prawdy zamiłowanie, to głębokie poczucie sprawiedliwości tak niestety zaciera się z czasem, że dzisiaj stało się prawie zwyczajem przed polityczną władzą nie zeznawać prawdy, a w sprawach propinacyjnego przekroczenia wieśniak nie robi sobie żadnego już skrupułu fałszywe składać świadectwo, czy to z namowy, czy na prośbę obwinionych, czy ostatecznie z pobudek osobistéj korzyści, albo osobistéj obawy.

Wydział krajowy, odebrawszy tak liczne petycye i skargi Wydziałów powiatowych, chcąc zaradzić złemu, zaprosił w r. 1879. ankietę, ażeby po wspólnéj naradzie znaleść odpowiedni środek do zapobieżenia złemu, o którém petycye wspominają.

Rezultat ankiety był taki, że Wydział krajowy w październiku r. 1879. wystosował odezwę do c. k. Namiestnictwa z wezwaniem, ażeby pouczono dotyczące władze polityczne, że według istniejących przepisów policyjno-karnych, świadkowie mają być w sprawach przekroczenia propinacyjnego prawa wyszynku dla stwierdzenia ich zeznań do przysięgi wezwani, jeżeli rozprawę prowadzący mniema, że tym tylko sposobem szczeréj prawdy dowie się.

Odezwa odeszła do Namiestnictwa, jednak Namiestnictwo znajduje się tu w nader trudnem położeniu. Jedyny przepis, jaki normuje postępowanie władzy politycznéj w sprawach policyjno-karnych, jest rozporządzenie Ministerstwa z r. 1858. lecz tam o słuchaniu świadków, o postępowaniu przy tém mowy nie ma. Stosowano dotąd przy dochodzeniach policyjno-karnych przepisy procedury karnéj z roku 1853.

Wszakże ustawa z r. 1853. o postępowaniu karném została zniesioną i nie obowiązuje już tak władz politycznych jak nie obowiązuje sądów.

Powoływanie się zatém na przepisy ustawy z r. 1853. jest wręcz niemożliwe.

Obowiązującą obecnie jest ustawa o postępowaniu karném ogłoszona w r. 1873., wszakże władze polityczne nie mają jeszcze rozporządzenia, ażeby przy dochodzeniach policyjno-karnych stosowały przepisy téj ustawy państwowéj i ztąd to wyrodziła się luka w przepisach o postępowaniu władz politycznych przy dochodzeniu spraw policyjno-karnych, która w sprawach propinacyjnego prawa wyszynku, dając możność obojętnego traktowania zeznań świadków, otworzyła wrota tak szkodliwemu rozwojowi pokątnego szynkarstwa.

Ustawa krajowa z r. 1875. postanawia kary na winnych, kary dotkliwe, lecz jak je wykonać, gdy niepodobna zazwyczaj znaleźć dowodu przeciw winnym, by prawomocnie ukarać tych, którzy tajemnie szynkują.

Sejm krajowy, któremu według ustawy zasadniczéj z grudnia 1867. poruczone zostało ustawodawstwo w sprawie propinacyi, ma obowiązek uchylić braki, zaszłe w tym względzie i na drodze ustawodawczéj uzupełnić postanowienia, które w drodze administracyjnéj uzupełnić nie powiodło się, czyli mówiąc innemi słowy; dla uchylenia luki, powstałéj w ogólnych przepisach o postępowaniu policyjno-karném, uchwalić dla spraw propinacyjnego prawa wyszynku nowelę, którą miałem zaszczyt złożyć Wys. Izbie.

Kompetencya nasza, według mnie, jest niezaprzeczalną, a czego żądamy, żądamy w granicach ogólnie przyjętéj zasady austryackiego ustawodawstwa karnego, dlatego śmiem zalecić Wysokiéj Izbie przyjęcie téj noweli.

I zaprawdę jest rzeczą konieczną, położyć tamę nieprzekraczalną téj chorobie mnożenia się szynków pokątnych. Innéj drogi ja nie znam ku temu. Nic nie pomogą ustawy o szkołach ludowych, o przymusowéj włościan nauce, nic nie pomoże ustawa przeciw pijaństwu, przeciw lichwie, w niwec pójdą wszelkie usiłowania nasze do wykształcenia, umoralnienia ludu, do ustalenia jego dobrobytu, jeżeli znajdzie się zawsze we wsi kilku takich, którzy tajemną drogą nadużycia niszczą zdrowe ziarno posiewu, a przy kieliszku nieprawnie podanym głoszą nauki kłamstwa, uczą lud by przed starostwem nie świadczył tak, jak po prawdzie świadczyć powinien. Ja mam przekonanie, że skoro projektowana przezemnie nowela stanie się prawem i wejdzie w życie, lud nasz, który jest religijnym, gdy będzie wiedział, że zeznanie złożone przyjdzie zatwierdzić przysięgą, powołaniem się na Imię Najwyższego, wszelkie osobiste obawy i względy usunie na bok i wyzna wszystko tak, jak się rzecz miała, a władze będą w możności stwierdzenia nadużyć dowodem, który dozwoli pociągnąć winnych do zasłużonéj odpowiedzialności. Tym sposobem ustawa propinacyjna z r. 1875. będzie ściśléj przestrzegana i pociągnie za sobą te zbawienne skutki, jakie według swéj treści, zdaniem mojém, sprawić powinna.

Pod względem formalnego traktowania wniosku mojego, gdy nie ma specyalnéj komisyi propinacyjnéj, a rzecz dotyczy administracyi, proszę o odesłanie go do komisyi administracyjnéj. Wiém, że komisya jest obarczona licznemi sprawami, sądzę jednak, że mimo to w przedmiocie tak doniosłym, tak ważnym i pożytecznym przedłoży niebawem sprawozdanie swoje.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, ażeby ten przedmiot odesłać do komisyi administracyjnéj. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Panowie, którzy ten wniosek popierają, raczą rękę podnieść (większość). Jest poparty.

Z porządku dziennego następuje:

Sprawozdanie komisyi drogowéj o przedłożeniu Wydziału krajowego i wniosku p. Abrahamowicza z projektem ustawy drogowéj i wniosku p. Apolinarego Jasińskiego o dojazdach kolejowych.

Ob. Al. 111. Sprawozdawca p. Męciński ma głos.

Sprawozdawca p. Męciński. Najprzód upraszam Wysoką Izbę, aby raczyła sprostować niektóre drobne usterki i tak:

W samém sprawozdaniu na stronicy drugiéj w ustępie czwartym zamiast „12. sierpnia", ma być: „18. sierpnia"; daléj na stronnicy trzeciéj alinei czwartéj zamiast: „możności", ma być: „możność." Jest to czysto stylistyczna poprawka.

Co do saméj ustawy upraszam o zrobienie następujących poprawek:

W tytule po słowach: „Ustawa z dnia . . . dla Królewstwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiém Księstwem Krakowskiém o publicznych dojazdach kolejowych" powinny następować wyrazy: „Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiém Księstwem Krakowskiém, rozporządzam co następuje."

Jest to poprawka formalna.

Co do poprawek, tyczących się rzeczy, to w §. 4. ustawy alinei czwartéj, która jest oznaczona liczbą 3. i opiewa. „jedną trzecią część rozkłada się w następujący sposób", słowa te należy wykreślić, a w skutek tego należy poczynić takie zmiany: tam gdzie jest litera A., należy napisać liczbę 3.; w miejsce litery B., liczbę 4; w miejsce zaś litery C., liczbę 5.

Tym sposobem będzie miał §. 4. liczby 1, 2, 3, 4, 5. a odpadną litery A. B. C. (zaczyna czytać sprawozdanie).

P. hr. Golejewski. Wnoszę uwolnienie sprawozdawcy od czytania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek uwolnienia p. sprawozdawcy od czytania. Upraszam tych Panów, którzy się zgadzają z tym wnioskiem, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest przyjęty. Upraszam p. sprawozdawcę o odczytanie uchwał.

Sprawozdawca p. Męciński (czyta):

„Komisya drogowa przedstawia Wysokiemu Sejmowi następujące wnioski:

1. Sejm odracza uchwalenie nowéj ustawy drogowéj.
2. Sejm uchwala załączony pod a projekt ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.
3. Powyższą uchwałą zostają załatwione petycye do l. 256. 357 i 360/s."

JE. hr. Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Piérwszy do głosu zapisany ze strony Wydziału krajowego p. hr. Badeni.

P. hr. Badeni ma głos.

P. hr. Badeni. Postanowienie obowiązków, które mają być specyalnie oznaczone, na rzecz dojazdów kolejowych i unormowanie tychże obowiązków, jest przedmiotem, stanowiącym część integralną reformy ustawy drogowéj. Dlatego téż kwestya ta poruszaną była we wszystkich projektach ustawy drogowéj, przedkładanych peryodycznie Wysokiemu Sejmowi przez Wydział krajowy od r. 1874. aż po rok bieżący.

Myśl zawarta we wszystkich projektach, że przedsiębiorswa kolei żelaznych winny przyczyniać się osobnymi datkami konkurencyjnymi do budowy i utrzymania dróg publicznych, łączących stacye kolei żelaznéj z najbliższą drogą bitą, miastem i miasteczkiem, myśl ta przewodniczy także obecnemu projektowi.

W zastosowaniu téj właśnie myśli, komisya określa już z góry stosunek rozkładu ciężarów i obowiązków na rzecz dróg dojazdowych i proponuje, ażeby przedsiębiorstwa kolei żelaznych pryczyniały się do kosztów tych w jednéj trzeciéj części.

Określenie takie z góry miary obowiązków przedsiębiorstw kolejowych uważam za pożyteczne, ponieważ tak wobec dotychczasowéj praktyki jak i wobec ustaw obowiązujących w innych prowincyach monarchii austryackiéj bez oznaczenia z góry miary tych obowiązków w pojedyńczych wypadkach, czy to w drodze dobrowolnéj ugody, czy téż w drodze orzeczenia władz rządowych, oczekiwać nie można większych udziałów towarzystw kolejowych na rzecz właśnie tych dróg dojazdowych.

Ustawy, obowiązujące w innych prowincyach monarchii austryackiéj, dadzą się podzielić na trzy główne grupy:

Do piérwszéj grupy należą te ustawy, mocą których zarządy kolei żelaznych obowiązane są wprawdzie do konkurencyi na rzecz dróg dojazdowych, bez oznaczenia jednak stałego stosunku tych obowiązków. Takie ustawy znajdujemy w Tyrolu i w Austryi górnéj.

Do drugiéj grupy należą te ustawy, które oznaczają konkurencyą dla budowy dróg dojazdowych, miarę zaś obowiązków na koleje żelazne do budowy przypadających oznaczają na jedną trzecią część; wszystkie inne koszta budowy i koszta utrzymania spadają na resztę konkurencyi. Takie ustawy są w Krainie, w Austryi dolnéj i na Szlązku.

Do trzeciéj nareszcie grupy należą ustawy, obowiązujące w Styryi, na Morawie i Wybrzeżu, które to ustawy stanowią wprawdzie konkurencyą specyalnie dla dróg dojazdowych, jednak postanowień, zmuszających zarządy kolejowe do konkurowania do tych dojazdów nie zawierają.

Z powyższego zatém krótkiego zestawienia rzeczy może Wysoka Izba powziąć przekonanie, że komisya nie poszła bezwarunkowo za żadnym z projektów w innych prowincyach obecnie obowiązujących, lecz z każdego z nich wyjęła to, co stosunkom naszym odpowiedniejsze i co zdaniem mojém lepsze.

Nadto komisya nie spuszcza z oka zasady, że takie tylko dojazdy kolejowe mogą być budowane i utrzymywane przy udziale gmin, obszarów dworskich, powiatów i kraju, których potrzeba poprzednio już uznaną została przez właściwe władze lub reprezentacye autonomiczne.

Gdy przeto projekt, który komisya przedkłada, nie odstępuje w niczém od zasad kardynalnych, na których oparte były odnośne ustępy projektów naszych ustawy drogowéj, które Wydział krajowy przedkładał, pzeto imieniem Wydziału krajowego i upoważnienia jego oświadczam się za projektem. Przyjęcie onego będzie zarazem częściowém spełnieniem reformy ustawy drogowéj.

Jeżeli całkowita reforma z powodów, których i ja nie zapoznaję, ma być odłożona do chwili pomyślniejszéj, to przynajmniéj załatwienie jednego z ważniejszych działów téj reformy jest pożądane nie tylko jako piérwszy krok na drodze téj reformy, lecz także i z powodu ważności swojéj ekonomicznéj.

Z tych powodów proszę Wysoką Izbę, aby raczyła nad projektem przejść do dyskusyi szczegółowéj.

JE. hr. Marszałek. P. ks. Krasicki ma głos.

P. ks. Krasicki. Muszu zajawyty moje mninie pid wzhladom formalnym, bo wo wneseniu komisyi sut dwi toczki, kotoryi odna z druhoju piśla moho pereświdczenia ne stojat w zwiazy.

Ja prosył o hołos do druhoj toczki. Dumaju, szczo nałeżałoby, aby nasampered perwaja toczka buła predmetom rozprawy, ałe koły pocztennyj peredbesidnyk howorył o druhoj toczci, to i ja pijdu za jeho ślidom.

Ja w połni pryznaju i pożytocznist' i potrebu toj ustawy, odnakož muszu zajawyty, szczo jesłyby ona ostała w toj kodyfikacyi, w jakoj nam ju komisja peredłożyła, jabym za neju hołosowaty ne mihł. Ja dumaju, szczo nasza pocztenna komisja, postawywszy sobi do ułożenia toj ustawy wzorcy iz innych prowincyj Cislejtawji, zanadto mało zwernuła uwahy na naszyi domaszni otnoszenia, a rozłyczje pomeży krajom naszym a tamtymy krajamy jest piśla moho pereświdczenia ohromnoje. Ne tolko kasatelno prostrannosty kraju, t. j szczo nasz kraj bilszyj jak tamti, n. p. Austrya, Morawa, ałe takož i pid tym wzhladom, szczo koły ony majut ciłu sit' doroh żeliznych, my duże mało ich imijem. Otżeż zakon, kotoryj tam može byty dobryj i ne obremeniajuszczij finansiw, to u nas własne pro ridkost tych duktiw żeliznych može sia staty duže utiażływym.

Moi somninia, kotoryi spowodowały mene, jesłyby, jak każu, projekt ostał sia w toj kodyfikacyi, hołosowaty protiw neho, odnosytsia do perwoj toczki §. 1. a imenno. Czytajemo tam:

„Dojizdamy kolejowymy sut takož publycznyi dorohy, kotoryi zwiazujut dworcy i stacyi żeliznyi z najbłyższymy mistamy abo mistoczkamy.“

Ja uže tut wydžu, szczo mało jest opredilenie o tych mistach i mistoczkach, znaczyt: ne stawyt ustawa błyższych oczertanij szczo do swojstw tych mistoczok pid wzhladom handlu, promysła, naselenija i t. d.

Tože nijakoho ne znachodžu opredilenia, szczo sia kasuje punkta wychoda tych dojizdiw. Piśla toj stylizacyi taki dojizdy mohut maty i try abo cztyry myli, bo toto niczem ne jest ohranyczene.

To samo bułoby dostatoczne, aby moje stanowyszcze kasatelno toho predłożenia oprawdaty, ałe szcze zważte Hospodynowe, szczo jesły my ne oszczytajem błyższe odnoszeń, skolko tu pojawyt

sporiw i skolko tu bude emulacyj; bo ne budem mały żadnoho maximum, wid kotoroho może wychodyty toj punkt, zwiazujuszczyj toto misto abo mistoczko z punktem żeliznyci. Tam skazano „od mista abo mistoczka".

Otżeż tut uże z hory zapowidaje sia, szczo kożde misto abo mistoczko, najbłyższe do kolei położene, jest uprawnene trebowaty, aby toczka wychoda toj dorohy buła wid neho. To piśla moho mninia jest so wsim oszyboczne, bo mistoczko jest mistoczko, ałe czy maje toi charaktery, kotoryby oprawdały, aby z toho mistoczka toczno wychodył punkt toj zwiazy żeliznoj. To ne jest niczem naczertane.

Dla pojasnenia izwolte Hospodynowe postawyty prymir: Woźmim dworec kolijnyj w Zadwirju, najbłyższe mistoczko jest Jaryczіw, a najbłyższe misto Kamionka Strumiłowa.

Piśla toj ustawy znaczyt toto, szczo Jaryczіw maje połne prawo żełaty, aby widtam wychodył toj punkt zwiazy iz staciju koliji żeliznoj w Zadwirju, ałe ja w Jaryczowi ne usmotriaju tych usłowij, kotoryby uprawniały ho do toho.

Jeszcze bilsze sposterehaju tu nedostatkiw; mowyt sia łysz o mistach abo mistoczkach jako punkti wychoda, ałe zabuła pocztenna komisja na duże ważne obstojatelstwo, szczo może byty punkt najodpowidnijszyj, ażeby z widtam zaczynała sia ta zwiaza do kolei żeliznych ne buduczy ani mistom, ani mistoczkom. Abym sia wernuł nazad do stacji koliji żeliznoj w Zadwirju, to jest tam po za Zadwirjem takie rozpołożenie, szczo do odnoj dorohy stykajut sia try dorohy.

Otżeż piśla moho mninia, jesłyby iszło o punkt, z kotorohoby mała wychodyty taja zwiaz koliji żeliznych, to znajszołbym jeho imenno w punkti, w kotorym stykajut sia dorohy wid Banunina, wid Nowosełok i treta, ne znaju, z kotoroho najbłyższoho seła, ałe wid Kutkorja. Tam to znajszołbym toj punkt, w kotorymby powynna byty ta toczka ischoda. Toho roda punktiw jest premnoho w kraju i ony mohut byty najotwitnijszyi do ischoda doroh dojizdowych, a o takim ważnym obstojatelstwi ustawa niczo ne zhaduje.

Może buty, szczo referent widoszłe mene so wzhladu moich somnitelnostej do §. 5., to ja izwolu sobi z moj storony prymityty, szczo §. 5. wspomynaje łysz o uznaniu wyższych sfer potreby i naprawłenia doroh, ałe o stanowłeniu punkta ischoda toj komunikacji ze stacjeju żeliznoju, o tym ustawa niczoho ne zhaduje, a jak meni sia zdaje, dokazał prowełyku; kładu wahu na toje, aby punkt ischoda toji dorohy buł ustawoju tocznijsze opredіłen.

Krytykowaty duże łehko, wynajty ujemnyi storony jakoho peredłożenia takoż duże łehko, ałe postawyty szczo pozytywnoho, to ricz trudnijsza.

Otżeż ja czustwuju sia obłożenyj i z toj storony zastanowyty sta nad predmetom, to jest z pozytywnoj storony.

Dumaju, szczoby ostawyty ustawu odpowidnu naszym lokalnym, handlowym obstojatelstwom i obstojatelstwom dwyżenia, to komisja powynna maty pohlad — skazałbym pid rukoju — na try predmety:

Ona powynna maty mapu dokładnu koliji żeliznych; ona powynna maty opiniu rad powitowych, zasihnuwszy od nych persze, w kotorych mistcewostiach rada powitowa chotiłaby maty takij dojizd i do kotorych dworciw; a po trete, pid rukoju wsehda powynen buty budżet krajewyj komisji i nikohda ne powynna z oczej spuskaty wzhladu na finansy krajewyi.

Piśla toj ustawy, moi Hospodynowe, kraj bude zaangażowanyj ne tolko na tiji koliji do budżetu krajewoho, ałe i do budżetu powitowoho.

(Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki obejmuje przewodnictwo).

My perewykłyśmo wsehda braty sprawy na oborot; skoro dosmotrym potrebu jakoj szkoły iły zawedenia, uchwalajemo na niszczo ne uważajuczy na toju szkołu abo na toje zawedenie tolko a tolko a ne smotrym, czy syły kraju starczut na toto, aby tii uchwały pokryty.

Żełałbym, szczob to dijałoś inaksze, szczo perwom usłowiem powynen buty wzhlad na finansy krajewyi, czy nas stane na pokrytie tych uchwał. A jak ne bułoby czym pokryty ich bez obtiażenia budżeta, to łuczsze bez toho jakijto czas obchodyty sia.

Dlatoho każu, szczo komisja, majucza mapu koliji żeliznych, majucza mninia rad powitowych, hdeby ony chotiły maty dojizdy, powynnaby reflektowaty takoż na finansowoje położenie kraju, o skolko i hde można udowłetworyty tym trebowaniom rad powitowych i z toho możnaby postawyty jakojeś maximum szczo do dołhoty tych dojizdiw; bo inaksze, jak budemo uchwałaty tiji dojizdy bez błyższoho opredіłania, jeno tak jak ustawa każe ot mista i mistoczka, to zdaje sia meni, szczo tak zaangażujemo kontrybuentów do fonda krajewoho i powitowoho, szczo obawlaju sia, dojdem do fiaska. Żełałbym, szczoby wwedenie w żyźń toj ustawy

perewodzeno do wsich stacyj kolijowych w kraju na raz, tolko aby komisja oktrojujuczy w swoim predłożeniu spys tych dojizdiw, reflektowała na to, hde win jest na razi potribnijszyj, hde jest sprawa nahlijsza.

Otżeż nasampered nahlijszyi sprawy w tym dili załahodyty, a potom z czasom, jakby za myłostjeju Bożu fond krajewyj i materjalnoje sostojanije kraju połuczszyły sia, tohdy można dalsze rozperestraniaty praktycznoje użytie z toj ustawy. Ałe uchwałyty tuju ustawu tak, jak ona nyni jest predłożena, ne żełałbym nijakoju miroju.

Dla toho dumaju, szczo może komisja zdiłajet meni tuju czest', szczo bude reflektowaty na moji prymiczenia, a może takoż buty, szczo kto druhyj z Wysokoj Pałaty z innym pohladom na tuju sprawu wystupyt i tak tyi prymiczenia mohut podiłaty na usowerszenije diła komisji; dla toho ne stawlu wnesenia o perechod do poriadku dnewnoho, ałe stawlu formalne wnesenie, aby toj projekt widosłaty nazad do komisji, aby ona, jesły uznaśt' mankamenty w swoim elaborati, widnesła sia dla ispraw łenia ich do moich uwah i do tych, kotoryi jeszcze może budut postawłene.

Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki. P. Czaykowski ma głos.

P. Alfons Czaykowski. Nie jednokrotnie wypowiedziano w téj Wysokiéj Izbie wymowniéj i lepiéj, aniżeli bym ja to uczynić zdołał, jak wielkiéj jest doniosłości rozwoj środków komunikacyjnych na spotęgowanie ekonomicznych sił kraju. W obec smutnych stosunków naszych i téj grozy położenia, jawnéj każdemu baczniejszemu wzrokowi: szukać wszędzie za środkami ochronnymi, chociażby one być miały tylko drobnymi czynnikami, zdążającymi do jednego celu, do ulepszenia naszych stosunków ekonomiczych, nie odzowną staje się potrzebą. Ale w tém leży wielka trudność zadania, że w osłabionym ekonomicznie organizmie naszym, jedynie bez zbytecznego sił wytężenia skutecznie działać można.

Nie jedna reforma o większych zarysach, od dawna przygotowana i upragniona, rozbijała się dotąd często o brak sił finansowych, a i obecnie z tych samych powodów nie mogła komisya przyjść do Wysokiéj Izby z reformą ustawy drogowéj.

Przedłożony Wysokiéj Izbie projekt do ustawy liczy się ściśle z ekonomiczną i finansową możnością kraju naszego, a jednak może on się stać dźwignią do ulepszenia środków komunikacyjnych i uzupełnienia téj sieci dróg, które już tak wiele dotąd wymagały wytężenia. Z pojęcia i natury dojazdów kolejowych wypływa ich doniosłość i znaczenie. Są one jakby ujściem téj sieci, tego całego systemu dróg, który począwszy od drogi gminnéj a dochodząc stopniowo aż do znaczenia drogi krajowéj i państwowéj, znajduje przez dojazdy kolejowe naturalne połączenie z tą potężną arteryą światowego ruchu dla handlu i przemysłu.

Od dawno oceniano w różnych krajach wysoką doniosłość dojazdów kolejowych i starano się osobnemi ustawami zapewnić im swobodny rozwój.

Ustawy takie istnieją nie tylko w ościennych państwach, ale niemal we wszystkich krajach monarchii austryackiéj. Nie będę nużył Wys. Izby długim szeregiem cyfer, a powołam tylko te ustawy, które do projektu komisyi najbardziéj zbliżone najwięcéj dla nas wzbudzają zajęcia, jest to ustawa niższo austryacka z r. 1872, ustawa szląska z r. 1873 i ustawa wyższo austryacka z roku 1874. Ustawy o dojazdach kolejowych mają wspólny i pokrewny charakter, na tém polegający, że prawie wszystkie w sposób podobny normują obowiązki kolei przy budowie dojazdów pociągając przedsiębiorstwa kolejowe do ponoszenia w $^1/_3$ części kosztów budowy.

Obok téj dodatniéj strony powołanych ustaw, nie brak im także wspólnego charakteru w stronach ujemnych. Najbardziéj ujemną stroną licznych ustaw o dojazdach kolejowych jest ta, że wychodząc poniekąd z ram ustawodawstwa krajowego z zupełném pominięciem organów autonomicznych przenoszą wyłącznie na władze państwowe najistotniejsze atrybucye, bo rozstrzyganie o saméj potrzebie budowy dojazdów kolejowych. Druga strona ujemna obowiązujących ustaw na tém polega, że pociągając towarzystwo kolejowe do ponoszenia w $^1/_3$ części kosztów budowy, nie nakładają żadnych obowiązków na te przedsiębiorstwa przy konserwacyi dojazdów. Okoliczność ta występuje tém silniéj, jeżeli się uwzględni, że rozstrzyganie o potrzebie budowy należy do władz państwowych, że zatém nawet z zupełném pominięciem i wbrew woli stron interesowanych może być dojazd kolejowy zbudowany, którego cały ciężar konserwacyi ponoszą z wyłączeniem przedsiębiorstwa kolejowego tylko strony interesowane i organa krajowe. Oto wspólny charakter ustaw obowiązujących dotąd w innych krajach monarchii. Złagodzić lub usunąć strony ujemne, spotęgować dodatnie i w ten sposób utworzyć ustawę, różniącą się o tyle od ustaw o dojazdach kolejowych w innych krajach, żeby bardziéj odpowiadała ustrojowi autonomicznemu

i sprawiedliwiéj rozkładała ciężary, zdawało się najważniejszém zadaniem komisyi. To téż §. 5 przyznaje inicyatywę władzom autonomicznym przy budowie dojazdów kolejowych. Tylko na wniosek Rad powiatowych, a względnie Wydziału krajowego, może być budowana nowa droga dojazdowa lub przedsięwzięta rekonstrukcya albo przełożenie już istniejącéj. Bez téj inicyatywy nic się dziać nie może i tylko pod tymi warunkami mogła się komisya zgodzić na dalszy ustęp, przenoszący w ostatniéj instancyi rozstrzyganie o budowie dróg dojazdowych na władzę centralną, na Ministerstwo handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych.

Konieczny wzgląd na uzyskanie sankcyi musiał spowodować takie postanowienie, bo oddanie kolei wyłącznie pod władzę krajową byłoby rzeczą już z tego powodu nie możliwą, że sprzeciwiałoby się §. 11. ustawy z 21. grudnia 1867. Po usunięciu téj najważniejszéj trudności i wprowadzeniu pewnéj harmonii między ustawodawstwem krajowém a koniecznymi względami dla przedsiębiorstw kolejowych, uważała komisya za rzecz wielkiéj wagi wprowadzić sprawiedliwszy, jak w innych ustawach, rozkład ciężarów i kiedy w innych krajach monarchii przedsiębiorstwa kolejowe są tylko przy budowie obowiązane do ponoszenia $^1/_3$ części kosztów, w przedłożonym Wysokiéj Izbie projekcie do ustawy, obowiązane one będą przyczyniać się w równéj mierze do utrzymania dróg dojazdowych, jeżeli koncesya lub specyalny tytuł prawny obowiązków tych nie zmniejsza. Wprawdzie to zastrzeżenie zmniejsza doniosłość §. 8. ale, i tu wzgląd na sakcyą stawał się stanowczym, a jeżeli się uwzględni, że w innych ustawach przedsiębiorstwa kolejowe do konserwacyi dróg dojazdowych zgoła nie są obowiązane, to z całą pewnością można uważać, że wprowadzona pod tym względem przez komisyą drogową ogólna zasada nadaje projektowanéj ustawie charakter b a r d z i é j d o d a t n i. Oto są znamiona wyróżniające przedłożony projekt od ustaw, obowiązujących w innych krajach monarchii. W przekonaniu, że te odmiany zawierają korzystną dla kraju naszego różnicę, mam zupełną otuchę, że Wysoka Izba zechce przychylnie przyjąć wniosek komisyi.

Teraz pozwolę sobie kilka słów odpowiedzieć szanownemu mowcy poprzedniemu. Postawił on ogólną i pewnie bardzo słuszną teoryą, że łatwiéj jest krytykować, niż coś pozytywnego postawić. Otóż nie stawiając nic pozytywnego, wypowiedział on tylko krytykę, któréj słuszność chciałbym ocenić.

Piérwsza ujemna strona tej ustawy ma być ta okoliczność, że zwraca ona zanadto mało uwagi na nasze stosunki. Mnie się zdaje przeciwnie, że ustawa ta, różniąca się od ustaw w innych krajach obowiązujących, postanowieniem zawartém w §. 5, które oddaje inicyatywę organom autonomicznym, gdzie zatém te organa w piérwszym rzędzie mają oceniać potrzebę dojazdu i możność takiéj konstrukcyi, że właśnie to postanowienie ogólne liczy się w wysokim stopniu z stosunkami kraju naszego. W tém widzę wielką zaletę ustawy i z tego powodu nie mogę uważać zarzutu, uczynionego przez szanownego poprzedniego mowcę, za zarzut usprawiedliwiony.

Daléj twierdzi szanowny mowca, że definicya téj ustawy jest zbyt szeroką, bo drogi dojazdowe mają łączyć dworzec i stacye nie tylko z bitymi gościńcami, ale także z miastami i miasteczkami. W téj definicyi nie odbiegła ustawa o dojazdach kolejowych, przedłożona Wysokiemu Sejmowi, od innych ustaw. Powtarza się to niemal we wszystkich ustawach.

I tu znowu odwołać się muszę do §. 5., który daje pewną gwarancyą, że pod tym względem odpowie się tylko istotnéj potrzebie i że téj obawy przeciążenia czy to powiatow, czy kraju, już z tego powodu nie ma, bo co do powiatów, to mają inicyatywę przy budowie dojazdów Rady powiatowe, a co do kraju — Wydział krajowy będzie decydować o potrzebie budowy takiéj drogi dojazdowéj. Więc obawa ta, przez p. ks. Krasickiego wypowiedziana, zdaje mi się być płonną, również jak i piérwsza część jego krytyki.

Wreszcie szanowny poseł, oparty na tych dwóch głównych motywach, stawia wniosek odesłania ustawy do komisyi drogowéj. Jakkolwiek wniosek ten nie jest jeszcze poparty, to już teraz muszę się z nim liczyć.

Uważając tę proponowaną ustawę za korzystną dla kraju naszego, uważałbym za rzecz wielce niekorzystną odesłanie jéj do komisyi, bo takie odesłanie w obecnym spóźnionym czasie równałoby się przejściu do porządku dziennego. Z tych powodów proszę, aby Wysoka Izba przystąpiła do szczegółowéj debaty nad przedłożonym projektem do ustawy.

Wicemarszałek ks. biskup S t u p n i c k i. Podam wniosek p. ks. Krasickiego do poparcia.

Sekretarz p. Józef J a s i ń s k i (czyta):

„Wysoki Sejm raczy uchwalić: Sprawozdanie komisyi drogowéj o przedłożeniu Wydziału krajow.

*

z projektem do ustawy drogowéj o wniosku p. Abrahamowicza z projektem do ustawy drogowéj i o wniosku p. Jaworskiego z projektem do ustawy o dojazdach kolejowych odsyła się do komisyi, do zastanowienia się nad okolicznościami, w przemówieniu ks. Krasickiego przytoczonemi."

Wicemarszałek ks. biskup Stupnicki. Upraszam tych panów, którzy ten wniosek popierają, aby zechcieli rękę podnieść (po obliczeniu). Nie jest dostatecznie poparty.

P. Wasilewski ma głos.

P. Wasilewski. Jakkolwiek zgadzam się z powołanym wnioskiem do ustawy komisyi, muszę jednak podnieść jedną ujemną jego stronę. Ciężary, przypadające na pojedyncze powiaty według proponowanéj ustawy, będą bardzo a bardzo nie równe. O ile w okolicach kraju, które posiadają drogi państwowe i krajowe, a od niedawna i drogi powiatowe, mają materyał wyborny i nie drogi do budowy dróg na każdém miejscu niejako pod ręką w zwirze rzécznym, budowa dojazdów tam nie przenosi nawet może sił powiatów; o tyle znowu w okolicach, które mają albo mało albo wcale nie mają dróg państwowych i krajowych, które dla braku materyalu albo dla tego, że potrzebują go sprowadzac z daleka i drogo, nie zdobyły się zupełnie na drogi powiatowe; daléj w okolicach rzadziéj zaludnionych, gdzie przestrzenie między miejscowościami pojedynczemi są większe, a zatém i dworce są więcéj oddalone od miast i miasteczek czasem o mil kilka, ciężar, przypadający na powiaty w tych okolicach, byłby tak duży, że nie byłyby w stanie mu podołać.

Przytoczę Panom powiat brodzki. Posiada on trzy dworce, a z każdego z nich w różnych kierunkach drogi do miasteczek o milę, dwie albo i trzy prowadzą. Taki jeden powiat brodzki na podstawie téj ustawy musiałby wybudować 20 do 30 mil dróg bitych. Czy siły takiego powiatu są w stanie temu podołać? Sądzę więc, że ten paragraf powinien być zmieniony w ten sposób, by określał wysokość, do jakiéj powiaty są obowiązane rocznie do budowy przyczyniać się, na podstawie dodatków do podatków, a w powiatach, gdzie budowa dróg te koszta przenosi, Wydział krajowy był winien z pomocą przychodzić. Dlatego przy specyalnéj dyskusyi pozwolę sobie jeszcze poprawkę w tym względzie uczynić.

Wicemarszałek ks. biskup Stupnicki. P. Jan Stadnicki ma głos.

P. Jan hr. Stadnicki. Z powodu, że zarzutów zasadniczych nikt przeciw przedłożeniu komisyi nie podnosi, rola komisyi podczas dyskusyi jest znacznie ułatwiona. Co do jedynego zarzutu, przez ks. Krasickiego podniesionego, odpowiedział p. Czaykowski; ja zaś muszę dodać kilka uwag, które mi się nasuwają jeszcze z przemówienia ks. Krasickiego. Według mego zdania era budowy dróg kosztem kraju tak, jak to się praktykowało w ostatnich 12 latach, dobiega końca. Otóż jeżeli się era co do budowy kosztownych dróg krajowych, przeciążających kraj cały albo kilkanaście powiatów, kosztujących po kilkadziesiąt albo kilka set tysięcy złt, kończy, a jeżeli na mocy dziś obowiązującéj ustawy drogowéj nie można mieć nadziei, by epoka forsowniejszéj budowy dróg powiatowych się zaczęła, trzeba pomyśleć nad tém, aby budowa dróg w kraju całkowicie nie ustała.

Według mego przekonania ustawa ta, którą komisya przedkłada, wypełnia luki w naszém ustawodawstwie drogowém, dotąd bardzo dotkliwe, albo które mogłyby się stać dotkliwemi, gdyby ustawa z 1866 roku została jeszcze obowiązujaca lat kilka albo kilkanaście i gdyby te luki nie zostały wypełnione. Każdy, kto zna kraj i wie jaka jest jego konfiguracya, wie również, że koleje żelazne przerzynają kraj w całéj jego długości i dzielą się od Lwowa na dwie główne odnogi: na koléj czerniowiecką i koléj tarnopolską, a wszystkie te kierunki idą prawie wszędzie równolegle z drogami powiatowemi.

Kraj wybudował w ostatnich czasach wprawdzie kilkaset kilometrów dróg powiatowych i krajowych, które łączą odległe okolice z kolejami, ale nie trzeba zapominać, że sieć dróg żelaznych nie jest skończona i nadchodzi czas, gdzie sieć kolei w Galicyi musi być dokompletowana.

Wiadomo jest Wysokiéj Izbie jakie są projekta, które tak żywo w obecnéj chwili kraj zajmują, projektowana: jest kolej, która ma mieć kilkadziesiąt mil długości i łączyć Husiatyn z Białą i Husiatyn z Tarnopolem, która przetnie okolicę, gdzie dotąd nie było kolei. Otóż w przypuszczeniu, że te koleje będą budowane; w przypuszczeniu, że gdyby luka w ustawodawstwie drogowém nie została wypełniona, w takim razie kraj i powiaty byłoby w tém przymusowém położeniu, że musiałyby budować drogi dojazdowe do nowych dworców, które się będą miały budować, zdawało się rzeczą pożyteczną i pożądaną dla kraju, ażeby koleje, które są lub mogą być budowane, wciągnąć jako czynniki do budowy dojazdów.

Zarzut ks. Krasickiego zdaje mi się niezmiernie dziwnym. Jakto? więc dotąd kolej zupełnie była uwolniona od wszelkich obowiązków przyczynania się do budowy dróg i w chwili kiedy komisya przychodzi do Sejmu z przedłożeniem, mającém na celu wciągnięcie kolei żelaźnych do ponoszenia $^1/_3$ części kosztów budowy, w téj chwili ks. Krasicki podnosi zarzut, że ta ustawa wkłada nowy ciężar na kraj. Wkłada nowy ciężar na koleje, ale bynajmniéj nowym ciężarem kraju ani powiatów nie obciąża.

Że miasta i miasteczka zostały wymienione jako te punkta, do których dojazdy kolejowe mają być budowane, to powstało stąd, że znaczna część kraju naszego, mianowicie ta, która na północ od kolei Karola Ludwika jest położona, dróg bitych, idących równolegle do kolei, nie posiada. Gdyby zatém była utrzymana zasada, że dworce kolejowe mają być połączone tylko z drogami bitemi tak rządowemi jak i krajowemi, to w takim razie z téj ustawy cała północna część kraju, na północ od kolei Karola Ludwika położona, prawie zupełnie albo wcaleby nie korzystała. Dlatego zdawało się korzystniéj zamieścić miasta i miasteczka, jako międzypunkta, do których dojazdy mają być budowane, aby nie pozbawić téj części kraju, która była dotąd źle traktowana, bo dróg bardzo mało miała, téj korzyści, którą ta ustawa całemu krajowi przynosi.

Wreszcie jeden zarzut p. Wasilewskiego nie mogę zostawić bez odpowiedzi. Powiedział on, że powiaty mogłyby być bardzo przeciążone, gdyż niektóre musiałyby 20 mil dojazdów kolejowych budować, gdyż nie jest ograniczono, w jakim czasie te drogi mają być wybudowane. Ależ przecie w §. 5. jest powiedziane, że o potrzebie budowy nowego dojazdu do dworca lub stacyi kolejowéj, orzeka na wniosek Rady powiatowéj c. k. Namiestnictwo, więc do Rady powiatowéj będzie należéć wystąpić z wnioskiem i orzec, że budowa téj lub owéj drogi jest potrzebna. Przypuścić potrzeba, że Rada powiatowa nie będzie chciała włożyć ten ciężar budowy 20 mil dojazdów jednocześnie na powiat, tylko prawdopodobnie, jeżeli będzie przekonana o potrzebie budowy, rozłoży tę robotę na 10, 12 lub 20 lat.

Zdaje mi się więc, że z tém zastrzeżeniem, jakie jest w §. 5 zapewnione, nie móg się powiaty obawiać, że ciężar ten, nie będący w stosunku do ich sił, będzie na nich włożony, skoro Rady powiatowe będą o potrzebie budowy orzekać.

Wice marszałek ks biskup Stupnicki.

Poseł Erazm Wolański ma głos.

P. Ezazm Wolański. Z prawdziwą przyjemnością odczytałem sprawozdanie komisyi drogowéj, która wnosi odroczenie ustawy drogowéj, przez Wydział krajowy jako też przez posła Abrahamowicza proponowanéj, a natomiast wnosi projekt do ustawy o dojazdach do kolei żelaznych. Jeżeli sobie szanowna Izba przypomni w r. 1875 mniejszość komisyi drogowéj i ja, jako sprawozdawca komisyi jużeśmy postawili zasadę dwóch kategoryj dróg i umieściliśmy (czyta): Dziś bowiem pierwszorzędną komunikacyą stanowią koleje żelazne, które kraj wzdłuż i wszerz przecinają; drogi bite tworzą drugorzędną komunikacyą, jako dojazdowe do dworców kolei żelaznéj łączące ztymiż ważniejsze punkta handlowe — miasta i miasteczka".

(Mówi). Otóż szanowna Izba przyzna o ile i z jaką radością my, którzyśmy w ówczas ten wniosek stawiali, możemy tę ustawę dzisiejszą powitać témbardziéj, że wskutek przyjęcia téj ustawy konieczną i nieodzowną będzie potrzeba reformy dalszéj ustawy drogowéj z 1866 wobec tego, że odpadnie kategorya dróg krajowych, które dziś żadnéj podstawy nie mają i będą znane tylko z nazwiska jedynie, że przez Wydział krajowy z funduszów krajowych budowane były. Nie będę zajmować Wysokiéj Izbie wiele czasu, ponieważ być może, że przy szczegółowéj rozprawie będą wnoszone poprawki, zabrałem tylko głos, aby zaznaczyć, że za tém przedłożeniem głosować będę, bo ono odpowiada naszéj myśli, którąśmy już w r. 1875 tu w Wysokiéj Izbie przedłożyli.

Wice marszałek ks. biskup Stupnicki.

Poseł Grocholski ma głos.

JE. p. Grocholski. Ustawa, którą nam przedłożono, zdaniem mojém jest bardzo wielkiéj dla kraju doniosłości i pod tym względem muszę się zgodzić z posłem ks. Krasickim, że wielkim ciężarem kraj nas obłoży. Zgadzam się także z tém, że ustawa ta jest dla nas większego znaczenia jak dla innych prowincyj austryackich. U nas koleje są rzadsze, jak w innych krajach, zatém dojazdy są dłuższe a przez to i droższe, nie idzie bowiem zatém, żeby tam gdzie jest mniéj kolei, mniéj też być musiało dojazdów.

Sądzę właśnie przeciwnie dla tego, że im mniéj jest kolei, tém potrzebniejsze są dojazdy bo koleje bez dojazdów są zupełnie martwym kapitałem, który się nie opłaca.

To jest mém zdaniem argument za ustawą a nie przeciw ustawie. Wierzę, że ustawa nałoży wielkie ciężary na kraj, lecz chodzi tylko o to, czy jest w interesie kraju, ażeby te ciężary ponosił, czy ciężar ten będzie wydatkiem produkcyjnym, który się krajowi opłaci? Dopóki dojazdów nie będzie, dopóty zdaniem mojém kolėj nie przyniesie téj korzyści krajowi, jaką przynieść powinna i jakiéj każda miejscowość po kolejach się spodziewa. Drogi do koleji t. j. te, które łączą kolėj w ogóle z krajem, mogą być państwowe, krajowe, powiatowe albo gminne. Innych kategoryj nie mamy, wyjąwszy dróg prywatnych t. j. pojedynczego mieszkańca, który może dla jakiegoś przedsiębiorstwa wybudować sobie drogę. Chodzi więc o to, kto ma ponieść wydatki. Mnie się zdaje, że kraj dotąd, że tak powiem, czekał i wyczekiwał, czy nie znajdzie się ktoś, ktoby ten wydatek poniósł — może kolej, może państwo? Tymczasem doświadczenie nas nauczyło, że ani kolej, ani państwo budować nie chce. I w naszéj mocy nie jest uchwalać, aby kolej sama budowała dojazdy, albo ażeby państwo przyjęło na siebie ten obowiązek, więc pozostają tylko ci, których ustawa obciążyć dozwala a tymi są: kraj, gmina i powiat.

Zdaje mi się, że nałożenie tego ciężaru dojazdów kolejowych na kraj nie byłoby sprawiedliwe. Dojazdy kolejowe w pierwszym rzędzie służą miejscowościom, przez które kolej przechodzi, nie mają one téj donioslości aby można było powiedzieć, że kraj cały ma za nie płacić, a skoro tylko tak jest, to pozostają tylko gminy i powiaty, na które ten ciężar nałożony być winien.

Zdaje mi się, że nikt z Panów nie będzie tego zdania, aby ten ciężar ponosiły gminy; gdyby nawet był kto teoretycznie tego zdania, to znając stosunki naszego kraju wiedziałbym, że teorya taka byłaby dobrą, lecz w praktyce nie dałoby się to wykonać — więc nie pozostaje nikt inny jak tylko powiat. Jeżeli jednak rzeczywiście te dojazdy powinny być drogami powiatowemi, to powinny być budowane kosztem całego powiatu. A cóż nam ustawa proponuje? Oto proponuje nam, że rzeczywiście w bardzo przeważnéj części kosztem powiatu będą budowane, ale pociąga także konkurenta, którego tracić nie można, pociąga kolėj żelazną, która do tych dróg powiatowych w $^1/_3$ części się przyczynia i mam wszelką nadzieję, że ustawa ta otrzyma najwyższą sankcyą. Ustawa ta dla naszych stosunków jest tak korzystna co do zasady i tak sprawiedliwa wobec stosunków naszych, że nie powinniśmy się wahać z jéj przyjęciem. Koszta budowy w $^1/_3$ części ponosi przedsiębiorstwo kolejowe, w $^1/_3$ części ponoszą powiaty t. j. te miejscowości, przez które ta kolėj przechodzi i które w pierwszym rzędzie najwięcéj z niéj korzystają, a w $^1/_3$ części, o ile by te nie były pokryte przez tych, którzy mają wyłącznie do tego się przyczyniać, ponosi fundusz krajowy. Zdaje mi się, że wszystkie względy sprawiedliwości są zachowane i że ustawę tę z czystém sumieniem przyjąć możemy.

Jeżeli jednak, Panowie, jestem za całą ustawą t. j. za zasadą w téj ustawie wypowiedzianą, to są w niéj pewne rzeczy, z któremi się zgodzić nie mogę.

Zdaniem mojém, dojazdy są z natury swéj drogami powiatowemi, do których tylko ktoś inny się przyczynia Według téj ustawy, gdyby §. 5 w całéj jego osnowie przyjęto, zostałaby obalona zasada, że o potrzebie drogi powiatowéj rozstrzyga sam powiat. Według brzmienia tego §fu, gdyby w całości został przyjęty, o potrzebie przełożenia lub rekonstrukcyi dojazdów istniejących orzeka Wydział krajowy i c. k. Namiestnictwo. Mnie się zdaje, że w tém postanowieniu byłoby pogwałcenie zasad autonomii, przeniesiesie władzy, służącéj powiatom, władzy, która tym co płacą służyć powinna, na Wydział krajowy. Mnie się zdaje, że tego Sejm, przestrzegający zasad autonomicznych, pod żadnym względem uchwalać nie powinien.

Pojmuję, że nie sam powiat będzie ponosił koszta, bo będzie je ponosił w cześci powiat, w części kraj a w części kolėj, że więc nie można pozostawić Wydziałowi czyli Reprezentacyi powiatowéj, aby wyłącznie sama mogła decydować, że droga jakaś jest potrzebna. Zupełnie się zgadzam, że w takim razie musi być ktoś wyższy, jak tutaj Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, a w ostatnim rzędzie Ministerstwo spraw wewnętznych lub Ministerstwo handlu. Ale na to, zdaje mi się, Sejm przystać nie może, ażeby pozostawić zdaniu Wydziału krajowego, czy droga kosztem powiatu ma być rekonstruowana. To jest tak przeciwne wszelkim pojęciom autonomii, że mam nadzieję, iż Sejm tego nie uchwali, dlatego przy odnośnym paragrafie pozwolę sobie postawić wniosek, aby wyrazy „albo na wniosek Wydziału krajowego“ zostały opuszczone.

Nie chcę zabierać głosu przy rozprawie szczegółowéj, dla tego tu powiadam, że jest w tém ogromna anomalia, aby Wydział czynił wniosek a potem rozstrzygał, wprawdzie w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, zawsze jednak wnioskodawca i rozstrygający byłby jeden i ten sam.

Chciałem także zwrócić uwagę Wysokiéj Izby na dwie inne okoliczności, które w téj ustawie się znajdują i które podnieść mam sobie za obowiązek. Mianowicie według poprawki, którą nam p. sprawozdawca z początku rozprawy odczytał, jest powiedziane, że w granicach obowiązujących ustaw drogowych — Rada powiatowa orzeka, o ile obszar dworski i gmina ma przyczynić się do téj drogi i że razem nie ma to przenosić $^{1}/_{6}$ części kosztów. Otóż proszę Panów, czuję się w obowiązku podnieść — ponieważ ogólne rozprawy są czasem wskazówką — że nie jest powiedziane, czy rozkład i stosunek pomiędzy gminą a obszarem dworskim ma być zachowany czy nie; daléj nie jest powiedziane, czy to ma się odnosić tylko do tego, że włościanie dają prestacyą w naturze, a obszar dworski materyał w naturze, czy to ma się odnosić do tego, że prestacya włościan nie może przenosić 6 dni w roku, wreszcie czy te 6 dni mają być liczone tak, że pierwéj mają pokryć wszystkie potrzeby drogowe gminy, a potém to, co pozostaje do wysokości 6 dni, użytym będzie na te drogi.

Ponieważ w ustawie drogowéj nie ma ograniczenia co do obowiązków obszarów dworskich, względem przyczynienia się materyałem do drogi, to mogłaby nastąpić interpretacya, że cały materyał, potrzebny do drogi, o ile nie przenosi $^{1}/_{6}$ części kosztów, może być żądany od obszarów dworskich. Prawda, możnaby i tak powiedzieć: część wszystkiego ma dać każda ze stron konkurujących, a zatém jedną część ma kolej płacić, drugą część ma dać cały powiat, a tylko $^{1}/_{6}$ część ma dać obszar dworski. Tego wszystkiego nie ma w ustawie, a powiem nawet więcéj, że mojém zdaniem nie podobna już nawet, aby wszystko w niéj było.

Chciałem tylko podnieść i zaznaczyć nie roztrzygnięte według mego zdania trudności, a zresztą pozostawić rzecz tokowi administracyi: niech wyrobi jakąś praktykę, bo zdaje mi się, że wszystkie wnioski, jakiebym chciał postawić, miałyby ujemną stronę w przeprowadzeniu.

Komisya drogowa w okresie 2. ustępu 3. użyła wyrazu gmina katastralna. Piérwszy to raz obdarzają nas mianem, używaném po za granicami naszego kraju. Czy wie kto z Panów, co jest gmina katastralna? bo ja nie wiem. U nas nie ma gminy katastralnéj — bo u nas jest tylko taka gmina, jaką ustawa przepisuje. Lud nie zna u nas gminy katastralnéj i znać jéj nie może.

Podam Panom illustracyą, przykład z mego własnego majątku, co to jest gmina katastralna. Mam oddalony od mego majątku kawał ziemi o milę i włościanie mają oddalone parcele, czyli jak u nas nazywają czwartą rękę. Obok mego kawałka ziemi, o milę od wsi oddalonego, jest przestrzeń w arkuszach indywidualnych z r. 1820. zapisana przy wsi Rożyska. Podatek opłaca się, jako też i wymiar należytości gminnych następuje podług podatku opłacanego przezemnie jako też i przez gminę; mapa katastralna, a raczéj urzędnik, który robił tę mapę — być może, że nie mógł inaczéj zrobić, jest tak sporządzona, że my i włościanie innéj wsi jesteśmy na jednéj mapie.

Cóż tedy jest gmina katastralna? Czy te grunta moje i włościan, które należą do drugiéj wsi Torówka; czy tamci mieszkańcy, którzy są członkami gminy Torówka; czy gmina katastralna obejmuje Torówkę i Rożyska z tymi gruntami, które są na mojéj mapie? Jak te mapy gdzieindziej robiono, nie wiem, w Galicyi robiono tak, jak mówię.

Otóż wyrazy gmina katastralna nie są uzasadnione w ustawie i sądzę, ze powinny być opuszczone.

Jeszcze jest ustęp, który chciałem podnieść dlatego, że jest ogólna dyskusya i że ktoś późniéj, przy zastosowaniu ustawy, zechce się może na to powołać. §. 11. brzmi (czyta):

„§. 11.

Gdyby Wydział powiatowy budowę albo konserwacyą dojazdu kolejowego nie prowadził odpowiednio, lub z należytą oszczędnością, przysłużać będzie Wydziałowi krajowemu prawo objęcia tak budowy jak i konserwacyi drogi dojazdowéj w bezpośredni zarząd.

Z objęcia budowy albo konserwacyi dojazdu kolejowego, zda Wydział krajowy sprawę na najbliższéj sesyi sejmowéj."

(Mówi.) Nie chcę Panowie stawiać żadnego wniosku, lecz wolałbym, aby ten ustęp wymazać, gdyż tak, jak on jest tutaj, daje możność Wydziałowi krajowemu objąć w swój zarząd wszystkie drogi. Nie sądzę, aby Wydział krajowy, w razie, gdyby Wydział powiatowy budowy nie prowadził dość śpiesznie, chciał zaraz na mocy téj ustawy brać ją we własny zarząd — konstatuję tylko, że Wydział krajowy będzie miał prawo, gdyby budowa albo konserwacya była zła, gdyby droga była źle budowana, gdyby dano złe kamienie lub za mało, budowę odebrać. Gdyby jednakże Wydział powiatowy nie dość szybko budowę prowadził, to Wydział krajowy nie będzie jeszcze miał prawa na mocy

tego paragrafu brać budowę drogi we własny zarząd.

Chciałem to tylko zaznaczyć, aby kiedyś, gdyby zachodziła potrzeba, można było odwołać się, jakie zdanie objawiono przy rozprawie ogólnéj nad tą sprawą i jak Wysoki Sejm tę ustawę pojmował. Ta ustawa nie myśli bynajmniej dawać dyskrecyonalnéj władzy Wydziałowi krajowemu co do wszystkich dróg dojazdowych.

P. Abrahamowicz. Proszę o głos w kwestyi formalnéj.

Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki. P. Abrahamowicz ma głos.

P. Abrahamowicz. Wnoszę zamknięcie dyskusyi.

Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki. Jest wniosek zamknięcia dyskusyi.

P. ks. Krasicki. Proszu o hołos.

P. hr. Krukowiecki. Proszę o głos.

Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki. Zapisani są do głosu pp. Krasicki i Krukowiecki. Upraszam tych panów, którzy się zgadzają z wnioskiem zamknięcia dyskusyi, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Dyskusya zamknięta. P. Krasicki ma głos.

P. ks. Krasicki. Pocztennyj posel graf Statnickij posudył mene, jakoby ja postawłenjem mojeho wnesenia chotił zwolnity koliji żilizne od datku na doizdy. W mojim promowłenju ja do toho pryczyny ne dał, bo ja ne stawlał wnesenia o perechod do porjadku dnewnoho, ałe tylko, aby toj predmet zwernuty komisyi do łuczszoho elaborata. Wproczym, jesłyby ja był verwaltungsratom, możnaby mene wziaty w podojżrenje, że maju w tom mij interes, na tut i toje mistcia ne imijet.

Wziawszy odnak na uwahu, to, szczo ja skazał, nema obawy sudyty, jakobym ja chotił kolije żilizne zwolnyty od wydatku. Ja bo skazał na wstupi, szczo toja ustawa jest równo połezna jak potrebna. Jeno boju sia odnoj riczy. Ja powtarjaju to szczom skazał, szczo tu nema żadnoho obraniczenja, żadnoho maximum jak dołhiji majut buty toji doizdy. Tym jednym wzhladom iskluczno powodowaty sia, szczob koliji były potiahnuti do kontrybucij boju sia, ibo możet sprawdyty sia posłowycia. „nikim tłustyj schudne, to chudoho łycho woźme". Bo jesły woźmu wzhlad na pr. na kolij Karola Ludwika i porownaju jej materialnoje sostojanije z onym kraja, to muszu w połni skazaty, że ona tłusta a my chudyj; ona możet schudnuty, nas woźmet łycho! Woźmim innuju koliju na uwahu, na pr. Albrechta; prawda szczo ona chuda, no bezsomninno my jeszcze chudijszi! Jesły ona szcze bilsze schudnije na dodatok na doizdy, to muszu zwernuty uwahu, szczo ona jest gwarantowana od derżawy i ona budet imaty na pokrytie ubytku szczoś z gwarancyi derżawy, a nam ot kuda jaka gwarancyja dana? Nam nytko ni centa ne daśt'!

Ja sożaliju, szczo moje predłożenje ne było poperte, tym bolsze z uwah jakii wykazał JE. p. Grocholski, kotoroho mninje w połni podilaju i dokazuje, szczo jest mnoho mankamentów w toj ustawi. Reperujte jak choczete, ja umywaju ruki od toj reparacyi i dumaju, szczo bułoby daleko korystnijsze dła kraju, aby odesłaty toj projekt do komisyi, jak ja zajawył, aby ona rozsmotryła uwahy tut zdiłani i skorystała iz nych.

Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki. P. Krukowiecki ma głos.

P. hr. Krukowiecki. Bardzo mi jest przyjemném, że mogę przemawiać dzisiaj za komisyą, z któréj zdaniem często byłem w niezgodzie, tém przyjemniéj, że tegoroczne przedstawienie zawiera ustawę o dojazdach kolejowych, których potrzebę konieczną zupełnie uznaję.

Co mnie zaś najbardziéj ucieszyło, to głos jednego z członków téj komisyi, że cykl dróg krajowych się kończy i że przyjdzie czas, gdzie skończymy raz z temi drogami. Ja zawsze na to kazanie dzwoniłem. Jednak proszę panów, mnie się zdaje, że dojazdy najbardziéj obchodzą powiaty, a nie można téż powiedzieć, że nie obchodzą one kraju. Owszém obchodzą i to nawet bardzo kraj cały. Rozdział co do konkurencyi między powiatem a krajem jest racyonalny dlatego, że cokolwiek kraj a cokolwiek powiat się przyczyni. Nie widzę więc w sposobie ponoszenia kosztów budowy tych dojazdów nie tylko żadnego obciążenia kraju, ale owszém widzę ulżenie mu, a mianowicie przez przypuszczenie do $1/3$ części kosztów budowy zarządów kolei żelaznéj.

Nie mogę się z mówcą poprzednim moim zgodzić, aby kraj był tak chudy, jak kolej Karola Ludwika. Ja uważam ją za bardzo tłustą (Głosy: Tak mówił) w porównaniu z krajem.

Otóż mnie się zdaje, że jest słuszne, aby ta kolej przyczyniła się. Co do drugiéj kolei transwersalnéj, którą mamy budować, to jest żądanie tamtych panów, którzy mają budować, abyśmy

dojazdy sami regulowali, więc co do tamtéj kolei, nie będziemy mieli żadnego wpływu, albowiem to jest koncesya, którą kraj może i zapewne będzie musiał zrobić kolei, zyskując w zamian drugą główną drogę handlową, która przez tę kolej transwersalną utworzona zostanie. Ponieważ zresztą projekt, pod dyskusyą będący, dotyczy kolei już istniejących, uważam go za nadzwyczaj dosadny i będę go popiérał i za nim głosował. Nie rozumię tylko dobrze, jak ma się przyczyniać obszar dworski i gmina do ponoszenia kosztów budowy dojazdów. Nie wiem, czy dobrze czytałem we wniosku komisyi, jeżeli zrozumiałem, że prestacye będą się z jednéj gminy na inną przenosić i nie wiem czy nie byłoby właściwszém postanowienie, że mają być pieniądzmi policzone. Bo nie mogę pojąć, jakby można prestacye w naturze przenosić z jednéj gminy na drugą, a chciałbym je mieć w pieniądzach.

Daléj, zdaje mi się, że stosunek, o którym JE. p. Grocholski mówił, pomiędzy gminą a obszarem dworskim powinien się opiérać, jeżeli ma być sprawiedliwym, na pewnym procencie dodatku do podatku, bo nie wiem, jak mają się te strony przyczyniać w $^{1}/_{3}$ części gotowego materyału. Gdyby tak stosunku tego nie określono, myślę, że rzecz będzie bardzo zawikłana i trudna.

Będę więc popiérał wnioski JE. p. Grocholskiego, mianowicie, że powiat ma przedewszystkiem dać swoją opinią i jeżeliby zachodziła różnica w opinii dwóch powiatów, wtedy należałoby, aby Wydział krajowy wszedł ze swoją ingerencyą i aby niejako w ten sposób utworzona druga instancya decydowała.

Niczego zresztą więcéj nie mogę dodać, jak tylko wyrazić uznanie komisyi za jéj pracę i będę ustawę tę popiérał w całéj rozciągłości, oprócz zmian co do tego udziału gmin i obszarów dworskich.

Wice-marszałek ks. biskup Stupnicki. Dyskusya zamknięta. P. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Męciński. Jako sprawozdawca komisyi drogowéj, znajduję się w tém szczęśliwém i wyjątkowém położeniu, w jakiém ani sam, ani żaden z poprzedników moich od lat 14 nie był. Zmiany bowiem, proponowane w ustawie drogowéj, napotykały dotąd stanowczą opozycyą w téj Wysokiéj Izbie.

W téj chwili zaś nie mam wątpliwości, że ustawa przyjdzie pod obrady szczegółowe i zostanie przyjęta i wejdzie w życie.

Zwracam uwagę W. Izby, że aż dotąd z długiego szeregu ustaw, które w ostatnich lat dziesiątku przychodziły do uchwał téj Wysokiéj Izby wszelkie projekta, odnoszące się czy do całości, czy części tylko ustawodawstwa drogowego najmniéj miewały tutaj powodzenia.

Ważne nowele do ustawy gminnéj, ustawy takie, jak wodna, budownicza, polowa, szkolna, nawet szpitalna, która od razu krocie ciężarów na fundusz krajowy nałożyła, wszystkie mówię potrafiły zyskać potrzebną większość w téj Wysokiéj Izbie i stały się prawem obowiązującém.

Jedna tylko ustawa drogowa a nawet pojedyńcze zmiany, w poszczególnych paragrafach proponowane, skądkolwiek one pochodziły, czy od Wydziału krajowego, czy z inicyatywy komisyi drogowéj, czy od pojedyńczych posłów, zawsze zostawały przez Wys. Izbę odrzucone.

Ponieważ w téj chwili nie wnosimy całéj ustawy drogowéj, nie chcę nużyć Wys. Izby długimi wywodami, dlaczego i skąd to pochodziło, że tak się działo, niech mi jednak wolno będzie skonstatować nie zwykle przyjemny fakt tak dla komisyi, jak jéj sprawozdawcy, zdarzający się po raz piérwszy od lat 14tu, że przystępujemy do obrad szczegółowych, które mam nadzieję i do szczęśliwéj uchwały nas doprowadzą.

Poprzednicy moi, mówiący tak za ustawą, jakoteż przeciw poszczególnym postanowieniem w niéj znajdującym się, zgadzają się wszyscy na jéj użyteczność. Ja więc w ogólnéj dyskusyi chcę być treściwym, w meritum zasad wchodzić nie będę, bo przy szczegółowéj rozprawie nadarzy mi się niejednokrotnie bardzo dobra ku temu sposobność. Chcę więc tylko ograniczyć się na krótkich uwagach i odpowiedziach, które winienem oponentom. Kiedy p. ks. Krasicki zaczął swoje przemówienie od słów, że przyznaje użyteczność i ważność ustawy, byłem doprawdy zdziwiony, bo piérwszy to raz się zdarza, że ks. Krasicki, jak zwykł to czynić, nie przechodzi nad projektem naszym do porządku dziennego. Tę zmianę usposobienia powitałem z radością, cała ta radość wnet mnie niestety opuściła, bo ks. Krasicki zakończył swoją mowę wnioskiem, aby ustawę odesłać nazad do komisyi drogowéj z poleceniem, aby ta porozumiała się z 74 radami powiatowemi, zasięgnęła ich opinii. Chciał więc i dzisiaj, jak widzimy, przejść do porządku dziennego, jak powiedziałem, co jest jego starym zwyczajem, tylko pigułkę, ofiarowaną komisyi drogowéj zawinął w grzeczny opłatek odesłania sprawy napowrót do komisyi (wesołość). Uwagi, jakie

ks. Krasicki poczynił, w niczem nie zachwiewają ważności postanowień, jakie ustawa zawiera. Powiedział na przykład, że komisya bardzo mało zwracała uwagi na finansowe interesa kraju. Ależ Panowie, komisya korzystała z najlepszéj sposobności, jaka nadarzyć się mogła i proponuje, aby $^1/_3$ część ciężaru włożyć na koleje żelazne, a przez to przybywa krajowi nieznane dotychczas źródło dochodu. W żadnym już razie kraj nie zapłaci całości kosztu dojazdów, jakimkolwiek płacić będzie tytułem, czy jako powiat, czy jako kraj, czy jako gmina, zapłaci tylko $^2/_3$ a $^1/_3$ zapłaci kolej. Następnie sądzę, że ks. Krasicki przesadził doniosłość tych kosztów, bo zdaniem mojém, koszta te takie olbrzymie znów nie będą. Zwrócę uwagę W. Izby, że do wielu stacyj kolei żelaznych dotykają drogi państwowe, krajowe lub powiatowe, tam więc dojazdy te faktycznie już są, idzie więc o te, których nie ma.

Powiada p. Krasicki, że komisya, pisząc ustawę, powinna była mieć przed oczami mapę, stosunki finansowe kraju i opinią rad powiatowych. Mapę miała, mogę go zapewnić, stosunki finansowe także, kiedy nowego kontrybuenta z $^1/_3$ kosztów wciągnęła. Co zaś do opinii rad powiatowych, to badanie ich opinii jest bardzo dobrą rzeczą do studyów i przygotowań bardzo użyteczną dla Wydziału krajowego, gdy tenże ma wnosić do Sejmu wnioski, gdzie potrzebuje dat szczegółowych, wiadomości o stosunkach miejscowych. Sejm, jako Reprezentacya krajowa, nie jest powołany do tego, aby komisye jego przychodząc z jakimiś specyalnymi projektami poddawały je poprzednio pod dyskusyą i opiniowanie rad powiatowych.

(JE. hr. Marszałek obejmuje przewodnictwo).

Powiada ks. Krasicki, że rzecz ta zachwieje nas finansowo i tak podkopie kraj, że stąd ruina wypłynie i powołuje się na przysłowie, że nim tłusty schudnie, to chudego licho weźmie, że zanim więc schudnie n. p. kolej Karola Ludwika, to my wyczerpiemy się do ostatka.

Komisya nie miała zupełnie zamiaru doprowadzić do schudnięcia kolei Karola Ludwika, niech się jéj jak najlepiéj powodzi, komisyi chodziło tylko o to, abyśmy, którzy jesteśmy chudzi pod względem dróg, utyli cokolwiek.

Ta ostatnia pożądana dla nas ewentualność, wcale na tuszę kolei Karola Ludwika ujemnie oddziaływać nie potrzebuje, bo dojazdy są bardzo ważne równie dla kolei, która produkta exportuje, jak i dla kraju, który je produkuje. A ileż to jest gałęzi industryi, któreby się rozwinęły, gdyby była możność wszędzie swobodnego dostępu do kolei żelaznéj, w każdéj porze roku. Ja sądzę, że projekt tego rodzaju nie jest wstrętny dla żadnéj kolei, bo każda pojmuje z pewnością ważność dróg dojazdowych.

Zakończył przemówienie swoje p. ks. Krasicki oświadczeniem, za które mu szczérze wdzięcznym być umiém, bo powiedział: „reperujcie jak chcecie tę ustawę, ja jéj reperować nie będę" to znaczy, że nie będzie stawiał poprawek, za to nie mogę, jak tylko szczérze mu podziękować (wesołość).

Drugi z mowców p. Wasilewski, chociaż przychylnie się wyraził co do użyteczności ustawy, kwestyonował jednak jéj sprawiedliwość — sądził że te obowiązki, jakie my powiatom przepisujemy, nie dla wszystkich będą równe.

To bardzo naturalnie, temu nie przeczę, bo i potrzeby miejscowe są nierówne i zamożność rozmaita; a nadto po kilkunastu latach autonomicznego życia widzimy i to także, że są powiaty, które bardzo gorliwie spełniały swoje obowiązki, ponosiły ofiary, a były niestety i takie, które nie poczuwały się do niczego! Proszę Panów wziąć daty statystyczne dróg powiatowych, a przekonacie się, że na 74 powiatów w kraju, było 54 takich, które ponosiły na cele drogowe ofiary pieniężne większe lub mniejsze, 20 jednak było takich, które przez 14 lat nic nigdy nie dały.

Więc cóż stąd wynikło? rzecz bardzo prosta! W tych dwudziestu powiatach, gdzie przez lat 14 nie dano ani grosza na drogi, tam trzeba będzie dać nierównie więcéj, aniżeli w powiatach innych, które dawały dotąd. Przyznaję, że w tém przykrém położeniu znajduje się i powiat brodzki, którego podobno reprezentantem tutaj jest p. Wasilewski. Lecz któż temu winien? Powiat brodzki nie dawał na drogi ani centa i wcześniéj nie myślał o swoich potrzebach — trudno więc, ażeby dzisiaj nie uczuł tego i z ustawy projektowanéj osiągnął te same zyski, jak powiat limanowski, który płaci na drogi powiatowe dodatku 11%, ropczycki, który płacił i płaci 10%, chrzanowski 10%, tarnowski, który dawał 10%. Prawda, będziecie mieć większe wydatki — ale pociesza mnie ta okoliczność, że pieniądze kontrybuentów, których powiat brodzki tak zaoszczędzał w wydatkach na drogi, wcale pokaźną przez tak długi czas przynieść musiały rentę (wesołość).

To przyznaję stanowczo, że kto dotychczas nic nie robił, ten w przyszłości będzie musiał większe od innych ponosić ciężary.

Temu jednakowoż zaprzeczam, ażeby powiatom kazano od razu 20. mil dróg dojazdowych budować. Jest to niemożebn, i nie stanie się. A powiat n. p. brodzki, który ma kolej — a do niéj dojechać nie ma po czém, pracę tę na dłuższe lata rozłożyć musi.

Zresztą i to zaznaczam: odnośny paragraf powiada, że Rada powiatowa rozpatrzy i orzeknie potrzebę budowy dróg dojazdowych. Czyż można więc przypuszczać, ażeby Rada powiatowa na swoją niekorzyść i nad możność coś orzekała, wstawiając od razu jakieś bajońskie sumy, których uiszczenie siły powiatowe przechodzi.

Każden więc powiat będzie budował w miarę sił i w tém tylko rzeczywiście zachodzić będą różnice co do pojedyńczych powiatów, że jedne wybudują sobie drogi dojazdowe za rok, lub dwa, lub trzy, kiedy inne n. p. powiat brodzki będzie na tę czynność 10 lub 15 lat potrzebować.

Przeciążenia jednak nigdzie nie będzie.

Muszę jeszcze p. Wasilewskiemu powiedzieć, że mojém zdaniem w powiecie brodzkim zachodzić muszą pewne anormalne stosunki, skoro powiat ten, piérwszy i jedyny z wszystkich powiatów w kraju, podaje tymi dniami petycyą do Sejmu o zaniechanie dalszéj budowy rozpoczętéj drogi krajowéj Zborów-Załośce na terytoryum powiatu brodzkiego. Czy o ile i jakie względy za tém wyjątkowém żądaniem przemawiają, rozstrzygać nie chcę, nie jest to zresztą mojém zadaniem, chcę tylko skonstatować, że w powiecie tym pod względem użyteczności dróg istnieją jakieś szczególne wyjątkowe pojęcia i poglądy, nie zupełnie zgodne z pojęciami innych powiatów.

P. Grocholski nie oświadczał się przeciwko ustawie, owszém, mówił właściwie za ustawą, a przewidywał tylko pewne ciężary, stąd powstać mające i naruszenie autonomii. Ponieważ uwagi te p. Grocholski podniesie, jak zapowiedział, przy dyskusyi specyalnéj, zbytecznie nużyłbym Wys. Izbę, gdybym już teraz chciał szeroko mówić o kwestyi, która szczegółowo przy pojedyńczych paragrafach dyskutowaną być musi; gdy nadto nie wątpię, że szan. poseł stawiając swoje poprawki, będzie je bliżéj i dobitniéj motywował, jak to czynił w téj chwili, — w tenczas więc będę się starał, jak to jest obowiązkiem sprawozdawcy, bronić postanowień proponowanéj ustawy.

Inni mówcy nie podnosili żadnych ważniejszych zarzutów; na podniesione zresztą odpowiedzieli szan. mowcy poprzedni, którzy przemawiali.

Sądzę, że na tym skończyć mogę moje skromne uwagi i proszę tylko Wysokiéj, Izby żeby raczyła, tak jak stoi w bieżącéj sesyi pod sztandarem oszczędności co do wydatków ogólnych na potrzeby krajowe, stać pod tym samym sztardarem także co do ilości poprawek, do wniesionéj ustawy ewentualnie postawić się mających. (Brawa — wesołość).

JE. hr. Marszałek. Przystępujemy do rozprawy szczegółowéj.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos w sprawie formalnego traktowania.

JE. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Wnoszę przyjęcie en bloc wszystkich tych paragrafów, do których poprawki nie będą stawiane.

P. Abrahamowicz. Proszę o głos w kwesyi formalnéj.

JE. hr. Marszałek. P. Abrahamowicz ma głos.

P. Abrahamowicz. Pozwalam sobie zwrócić uwagę Wysokiéj Izby na łączność pomiędzy pojedyńczymi paragrafami przedłożonéj nam ustawy, która zdaniem mojém niemal wyklucza wniosek posła Golejewskiego, a w każdym razie do pożądanego celu nie doprowadzi; przyjęcie jednéj tylko poprawki, chociażby w jednym paragrafie, pociągnie za sobą koniecznie rewizyą całéj ustawy. Sądzę zatém, że postępowanie nierównie więcéj ułatwi się przez odczytywanie punktu za punktem, paragrafu za paragrafem

Jestem przeto zdania, że należy uchylić wniosek p. Golejewskiego.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Dyskusya nad tą ustawą nie jest niczem inném, jak dyskusyą nad §. 1. i 2. Co do tych dwoch paragrafów mniéj więcéj była kontrawersya z wnioskami komisyi, resztę zaś paragrafów wszyscy przyjmujemy. Nie wiem więc dlaczego mamy dyskutować nad 16. paragrafami i kilka godzin czasu tracić, jeżeli można

to załatwić od razu, dlatego obstaję przy swoim wniosku.

JE. hr. Marszałek. Czy żąda kto głosu co do formalnego traktowania? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. P. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Męciński. Sądzę, że wnioskowi p. Golejewskiego nie stoi nic na przeszkodzie. To, co p. Abrahamawicz mówi, nie może mieć miejsca, bo jeśli n. p. będzie zapowiedziana poprawka do §. 3. lub 5., to przy dyskusyi tych paragrafów powyższe jak 2. lub 3. uważać się będą jak gdyby były przedyskutowane, jeżeli en bloc ustawa przyjęta zostanie.

Żadnych więc wyjaśnień ani zawracań nie będzie.

Ja jako sprawozdawca, którego usiłowaniem jest ustawę przeprowadzić, za przyjęciem jéj en bloc oświadczyć się muszę.

Zresztą — prima charitas ab ego — i im mniéj będzie dyskusyi, têm ja mniéj będę musiał odpowiadać; z tego więc względu także popiéram chętnie wniosek p. Golejewskiego.

JE. hr. Marszałek. Upraszam tych panów, którzy przyjmują wniosek p. Golejewskiego, aby głosować tylko nad tymi paragrafami, do których będą wnoszone poprawki, resztę zaś paragrafów przyjąć en bloc, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Upraszam p. sprawozdawcę o odczytywanie kolejno paragrafów, a po każdym z osobna będę zapytywał, czy kto głosu nie żąda. Jeżeli nikt nie będzie żądał, to będę je uważał za pozostawione do głosowania en bloc.

Sprawozdawca p. Męciński (czyta):

„§. 1.

Dojazdami kolejowymi w ogólności są drogi publiczne, łączące dworce i stacye kolei żelaznéj z najbliższemi drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi, jakotéż z najbliższemi miastami lub miasteczkami. Place przed dworacami i stacyami, przeznaczone dla ruchu osób i wozów, równie jak rampy kolejowe, łączące te place z dojazdami, nie stanowią części dojazdów kolejowych."

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

P. Skałkowski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Skałkowski ma głos.

P. Skałkowski. W paragrafie tym komisya daje definicyą dojazdów kolejowych i oznacza je jako drogi publiczne, łączące dworce i stacye kolei żelaznéj z najbliższemi drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi, jako téż z najbliższemi miastami lub miasteczkami.

Otóż zdaje mi się, że może być i taki wypadek, a mogę to poprzeć przykładem z praktyki, że jest droga dojazdowa, która jednakże nie dochodzi ani do miasta, ani téż do miasteczka, tylko dochodzi do drogi państwowéj, albo do innéj drogi publicznéj. Może być, że komisya nie miała tego na myśli, aby takie dojazdy, które ostatecznie nie dochodzą do miast lub miasteczek, za dojazdy kolejowe nie uważać. Sądzę jednak, że proponowana stylizacya dałaby powód do wątpliwości i mogłaby kolej lub inna strona opierać się uznaniu jakiéjś drogi za dojazd publiczny, gdyby tenże nie dochodził do najbliższego miasta lub miasteczka.

Dlatego proponowałbym inną stylizacyą tego ustępu, a mianowicie zdaje mi się, że myśl komisyi lepiéj dałaby się wyrazić w ten sposób (czyta)

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Ustęp 1. §. 1. ma opiewać:

Dojazdami kolejowymi są drogi publiczne, które łączą dworce i stacye kolei żelaznéj z najbliższemi miastami lub miasteczkami, z drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi."

JE. hr. Marszałek. Proszę p. sprawozdawcy o odczytanie téj poprawki.

Sprawozdawca p. Męciński (czyta):

„Dojazdami kolejowymi są drogi publiczne, które łączą dworce i stacye kolei żelaznéj z najbliższemi miastami lub miasteczkami, z drogami państwowemi, krajowemi i powiatowemi."

JE. hr. Marszałek. Muszę poddać tę poprawkę do poparcia.

Upraszam tych panów, którzy ją popierają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest poparta.

P. Wasilewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Wasilewski ma głos.

P. Wasilewski. I dla mnie stylizacya ta jest niejasna, i zdaje mi się, że mogłaby poprowadzić do nieporozumienia. Jest powiedziane (czyta):

„Dojazdami kolejowymi w ogólności są drogi publiczne, łączące dworce i stacye kolei żelaznéj z najbliższemi drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi, jako téż z najbliższemi miastami lub miasteczkami." (mówi):

Może być taki wypadek, że i po za drogą państwową lub powiatową znajdzie się jeszcze w oddaleniu jakieś miasteczko. Pytam się, czy na podstawie téj stylizacyi będzie dostatecznie oznaczone, czy dojazd ma być prowadzony po za drogę do miasteczka, czy téż kończyś się na drodze krajowéj lub państwowéj? Dlatego proponuję zamianę słów „jako téż" na „albo téż".

JE. hr. Marszałek. Czy p. wnioskodawca ma napisaną tę poprawkę?

P. Wasilewski. Nie mam.

JE. hr. Marszałek. Podam do poparcia poprawkę, skoro będzie napisana.

Upraszam panów, którzy mają wnosić jakie poprawki, aby zechcieli przygotować je na piśmie, gdyż do ustawy żadnéj, nawet najmniéj znaczącéj poprawki przyjąć nie można, jeżeli nie jest na piśmie wniesiona. Proszę więc, aby każdy z panów miał naprzód napisaną swoją poprawkę. (P. Wasilewski podaje swoją poprawkę).

Upraszam tych panów, którzy popieraja poprawkę p. Wasilewskiego, aby zamiast słów „jako téż" było powiedziane „albo téż", aby zechcieli rękę podnieść (dostateczna liczba). Jest poparta.

Czy żąda kto głosu do §. 1.? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żada, rozprawa zamknięta. P. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Męciński. Poprawka szanownego p. Skałkowskiego w niczém nie zmienia rdzennéj treści tego paragrafu, — zawiera ona myśl tę samę, jaka jest w stylizacyi, proponowanéj przez komisyą. Jeśli jednak w téj formie wydaje się ona Wys. Izbie jaśniejszą, — to ja imieniem komisyi przyjmuję ją i mogę się za nią oświadczyć, albowiem nie osłabia ona ważności tego §., który to §. zawierając ogólną definicyą i tworząc pojęcie co to jest dojazd kolejowy, jest bardzo ważny.

Ale oświadczyć się muszę stanowczo przeciw poprawce p. Wasilewskiego. Powiada on, że dojazdy kolejowe w ogólności są drogi publiczne, łączące dworce i stacye kolei żelaznéj z najbliższemi drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi, albo najbliższemi miastami lub miasteczkami. Otóż tu jest olbrzymia różnica. Byłyby pojedyncze wypadki, gdzieby mogli powiedzieć: „My nie potrzebujemy dojazdu do miasteczka, tylko do drogi"— bo byłaby dowolność, na czém wiele pojedyńcze miasteczka cierpieć mogą. Naturalnie, że w niejedném miejscu gościniec jest bliżéj kolei niżeli miasteczko, otóż dobudować by można dojazd tylko do gościńca, a do miasteczka o 2 lub 3 kilometry położonego dostaćby się nie byłoby sposobu. Nasuwają mi się nawet zaraz przykłady: Stacye Słotwina i Ropczyce leżą blisko gościńców, kiedy miasteczka są cokolwiek oddalone Gdyby więc tam potrzeba było takich dojazdów, a nie zbudowano ich do miasteczek Brzeska lub Ropczyc, tylko do bliższego gościńca, to trzymając się §., proponowanego w stylizacyi p. Wasilewskiego, byłoby legalne — pytam się, czy ruch i handel nietylko tych miasteczek ale i okolicy nie cierpiałby na tém?

Że tutaj żadnéj dowolności nie będzie, mamy gwarancyą w tém, że Rada powiatowa sama uchwala te dojazdy, sama więc siebie nie zechce przeciążać nad miarę. I dlatego potrzeba zostawić Radzie możność stanowienia w pojedyńczych wypadkach jak uzna za potrzebne.

Godząc się więc na stylizacyą, proponowaną przez p. Skałkowskiego, z powodów które już przytoczyłem — zupełnie stanowczo oświadczam się przeciw poprawce p. Wasilewskiego i proszę Wys. Izby, aby ją odrzucić raczyła.

JE. hr. Marszałek. Przystępujemy do głosowania. Ponieważ komisya zgadza się na poprawkę, postawioną przez p. Skałkowskiego, przeto poddam pod głosowanie pierwéj ten paragraf w stylizacyi, proponowanéj przez p. Skałkowskiego, a osobno czy ma być słowo proponowane przez p. Wasilewskiego „albo" czy „jako téż." Proszę o odczytanie paragrafu tak, jak będzie brzmiał podług wniosku p. Skałkowskiego.

Sprawozdawca p. Męciński. Zwracam uwagę JE. hr. Marszałka na tę okoliczność, że jeżeli ten §. przejdzie w stylizacyi p. Skałkowskiego, to wyrazu „jako téż" nie będzie.

JE. hr. Marszałek. Więc muszę poddać pod głosowanie wniosek tak, jak będzie brzmiał podług wniosku p. Wasilewskiego, jako daléj idący.

Sprawozdawca p. Męciński. Podług poprawki p. Wasilewskiego §. 1. będzie tak brzmiał (czyta): „Dojazdami kolejowymi w ogólności są drogi publiczne, łączące dworce i stacye kolei żelaznéj z najbliższemi drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi, albo z najbliższemi miastami lub miasteczkami." Druga część §. 1. pozostaje nie zmieniona.

JE. hr. Marszałek. Upraszam tych panów, którzy chcą przyjąć piérwszą część §. w tém brzmieniu, jak był odczytany, podług poprawki p. Wasilewskiego, aby zechcieli powstać (mniejszość). Jest mniejszość.

Teraz proszę odczytać §. według stylizacyi, proponowanéj przez p. Skałkowskiego, na którą komisya przystaje.

Sprawozdawca p. Męciński (czyta):

„Wysoki Sejm raczy uchwalić: Ustęp piérwszy §. 1. ma opiewać:

§. 1.

Dojazdami kolejowymi są drogi publiczne, które łączą dworce i stacye kolei żelaźnéj z najbliższemi miastami lub miasteczkami, drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi.

Place przed dworcami i stacyami, przeznaczone dla ruchu osób i wozów, równie jak rampy kolejowe, łączące te placy z dojazdami, nie stanowią części dojazdów kolejowych."

JE. hr. Marszałek. Panowie, którzy przyjmują ten paragraf w brzmieniu jak odczytano, zechcą rękę podnieść (większość). Jest przyjęty. Proszę o odczytanie § 2.

Sprawozdawca p. Męciński (czyta):

„§. 2.

Przełożenie albo zupełna rekonstrukcya istniejącego, lecz pod względem budowy potrzebom ruchu nie odpowiadającego dojazdu, uważa się za nową budowę."

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

P. Onyszkiewicz. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Onyszkiewicz ma głos.

P. Onyszkiewicz. Paragraf ten postanawia, że przełożenie, czyli innymi wyrazami zmiana kierunku drogi i rekonstrukcya, uważa się za nową budowę. Oznacza to, że przełożenie drogi czyli — jak to rozumiem — przeniesienie i rekonstrukcya drogi, mają być traktowane według tych postanowień niniejszéj ustawy, które odnoszą się do budowy nowéj. To jest sens zdaniem mojém tego paragrafu. Jednakże jest tu zamieszczony także warunek, że w takim razie (przynajmniéj wedle mego rozumienia) ma być przeniesienie takie lub rekonstrukcya uważane na równi z budową nową, jeżeli pod względem budowy droga potrzebom ruchu nie odpowiada. Otóż to jest zupełnie uzasadnione, o ile odnosi się do rekonstrukcyi, ale zupełnie nie usprawiedliwione, jeżeli odnosi się do przeniesienia drogi, bo nigdy przeniesienie drogi nie jest spowodowane tém, że droga nie jest odpowiednio zbudowana. Ten warunek nie powoduje przeniesienia drogi, tylko rekonstrukcyą. A według tego brzmienia, jak to w §. 2. widzimy, odnosi się to tak do rekonstrukcyi jak i do budowy. To jest jedna uwaga, którą mam do podniesienia przeciwko temu paragrafowi.

Następnie powiedzieć muszę, że przeczytawszy ten paragraf czyni takie wrażenie, jakby zawierał definicyą tego, co jest budowa i jakby tylko te czynności przy drodze, pojęcie budowy nowéj drogi stanowiły. Dlatego zdaje mi się, że dla usunięcia tak pierwszéj przezemnie podniesionéj wątpliwości, jak i dla usunięcia wątpliwości, że §. ten zawiera tylko definicyą samą, określającą co rozumieć należy pod nową budową drogi — lepiéj będzie paragraf ten 2gi przyłączyć jako ustęp 2gi do §. 2. nowego, którego piérwszym ustępem stałby się §. 3. Czynię przeto dwojaki wniosek do tego paragrafu. Piérwszy, aby ten §. przyłączyć jako ustęp 2gi nowego paragrafu, którego ustępem piérwszym byłby §. 3., a ustęp ten aby opiewał w stylizacyi jak następuje (czyta):

„Wosoki Sejm raczy uchwalić:

Zamiast §. 2. dodaje się na końcu § 3. ustep następujący: „Postanowienia ustawy niniejszéj, odnoszące się do budowy nowych dojazdów, zastosowane będą także przy przenoszeniu lub rekonstrukcyi dojazdów istniejących."

JE. hr. Marszałek. Proszę o odczytanie wniosku p. Onyszkiewicza.

Sprawozdawca p. Męciński (czyta):

„Wysoki Sejm raczy uchwalić: Zamiast §. 2. dodaje się na końcu §. 3. ustęp następujący:

„Postanowienia ustawy niniejszéj, odnoszące się do budowy nowych dojazdów, zastosowane będą także przy przenoszeniu lub rekonstrukcyi dojazdów istniejących."

JE. hr. Marszałek. Wniosek p. Onyszkiewicza zmierza do tego, aby §. 2. całkiem w tym miejscu był opuszczony, aby §. 3. stał się drugim, a jako 2 ustęp do tego paragrafu były dodane postanowienia §. 2. téj ustawy (czyta): „Postanowienia ustawy niniejszéj, odnoszące się do budowy nowych dojazdów, zastosowane będą także przy przenoszeniu lub rekonstrukcyi dojazdów istniejących."

Upraszam tych panów, którzy popierają tę

poprawkę, aby zechcieli rękę podnieść (po obliczeniu). Nie jest poparta. Czy żąda kto głosu.

P. Romanowicz. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Romanowicz ma głos.

P. Romanowicz. Proszę tylko o poprawienie widocznego błędu druku, zamiast: „przełożenie albo zupełna rekonstrukcya“ być powinno „Przełożenie lub zupełną rekonstrukcyą uważa się i t. d.“

JE. hr. Marszałek. Czy żąda kto głosu?

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. hr. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Mnie się zdaje, że téj pomyłki tu nie ma w stylizowaniu, ale że jest napisane tak jak potrzeba (wesołość).

P. Liske. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Liske ma głos.

P. Liske. Proszę Panów to nie jest pomyłka druku, tylko dobrze po polsku powiedziane. To jest forma bierna, a w formie biernéj nie może być czwarty przypadek.

JE. hr. Marszałek. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, p. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Męciński. Muszę się powodować zdaniem rektora uniwersytetu i prezesa akademii umiejętności, który powiada, że dobrze napisałem (wesołość).

JE. hr. Marszałek. Czy p. Romanowicz obstaje przy swojéj poprawce?

P. Romanowicz. To jest rzecz tak drobna, że nie warto nawet nad nią głosować.

JE. hr. Marszałek. Rozprawa zamknięta. Poddam pod głosowanie §. 2. w brzmieniu, przez komisyą proponowaném. Ci panowie, którzy przyjmują §. 2. podług wniosku komisyi, zechcą rękę podnieść (większość). Jest przyjęty. Proszę o odczytanie §. 3.

Sprawozdawca p. Męciński (czyta):

„§. 3.

Budowa publicznych dojazdów kolejowych wykonana będzie w drodze konkurencyi, o ile obowiązek ten na mocy koncesyi kolejowéj, lub specyalnego tytułu prawnego, nie ciąży na przedsiębiorstwie kolejowém, lub innéj fizycznéj lub moralnéj osobie:

Do téj konkurencyi należą:

a) Przedsiębiorstwa kolejowe;
b) powiaty polityczne, przez które dojazdy kolejowe przechodzą;
c) gminy i obszary dworskie, w których obrębie dojazdy kolejowe są położone;
d) właściciele kopalń, kamieniołomów i innych wyłącznie fabrycznych przedsiębiorstw, w miarę korzyści, odnoszonych z dojazdów kolejowych;
e) fundusz krajowy.“

JE. hr. Marszałek. Czy żąda kto głosu?

P. Skałkowski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Skałkowski ma głos.

P. Skałkowski. W tym paragrafie komisya, określając zakres konkurencyi, zdaje mi się zanadto ściśle go określiła. Inne ustawy pociągają do kosztów budowy dróg nie tylko te gminy, obszary dworskie, w których obrębie drogi są położone, ale w ogóle pobliskie gminy, jako téż nawet i pojedyńczych właścicieli gruntów: tak mianowicie w ustawie górno austryackiéj, salzburskiéj, tyrolskiéj i vorarlbergskiéj. Ale co do tego nie chcę poprawki stawić, tylko do 2go ustępu lit. d. w którym komisya nawet i przedsiębiorców nie wszystkich pociąga do konkurencyi, ograniczając tę konkurencyą tylko do przedsiębiorstw wyłącznie fabrycznych. Otóż zdaje mi się, że nawet trudnoby było określić, co jest wyłącznie fabrycznem przedsiębiorstwem i obawiam się, aby przedsiębiorstwa takie, jak tartaki, młyny, które będą ciągle używać téj drogi i z niéj wielkie odniosą korzyści, także nie zostały zupełnie uwolnione od konkurencyi, zwłaszcza, że u nas przedsiębiorstw wyłącznie fabrycznych jest bardzo nie wiele i dlatego zdaje mi się, że wypada te wyrazy „wyłącznie fabrycznych“ opuścić w tym parafie, a ograniczyć się na wypowiedzenie (czyta): „właściciele kopalń, kamieniołomów i innych przedsiębiorstw w miarę korzyści odnoszonych z dojazdów kolejowych.“ (Mówi): Przeciwko stylizacyi mojéj nie powinno być opozycyi żadnéj, bo któż oznacza miarę konkurencyi? Wydział krajowy, którego rzeczą będzie rozważyć wszystkie okoli-

czności i żadnego przedsiębiorstwa nie obciążać zbyt wielkim datkiem, a niesłusznem byłoby, aby to, co przedsiębiorstwo według zasad sprawiedliwości dać powinno, spadło koniecznie na innych, a w ostatniéj linii na fundusz krajowy.

JE. hr. Marszałek. Wniosek p. Skałkowskiego dąży do wypuszczenia kilku słów z lit. d. Ponieważ jest to wniosek negatywny, nie dam go do poparcia, tylko poddam pod głosowanie osobno te słowa, których opuszczenie proponuje poseł Skałkowski.

P. hr. Badeni. Proszę o głos.

JE hr. Marszałek. P. hr. Badeni ma głos.

P. hr. Badeni. Muszę oświadczyć się za stylizacyą projektu komisyi. Myślę, że to wyrażenie w projekcie nie było przypadkowe, ale z umysłu tak postawione, w przeciwstawieniu do przedsiębiorstw rolniczych. Niech Panowie będą łaskawi nie zapominać, że rolnicy już i tak opłacają 73% wszystkich podatków, przeto pod nową formą zawsze jeszcze nowe ciężary osobno na rolników nakładać byłoby niesprawiedliwością. Proszę niech Panowie nie zapominają o tém, że przedsiębiorstwa rolnicze nawet rządowy fiskalizm uwzględnia, bo gorzelnie rolnicze są wyjątkowo niżéj opodatkowane.

Czyżby te przedsiębiorstwa rolnicze nie miały znaleść uwzględnienia tylko w téj Izbie? Powiedziano tutaj dla usprawiedliwienia poprawki, że Wydział krajowy będzie oznaczał obowiązki. Tak. Wydział krajowy będzie robił repartycye, ale na podstawie ustawy. Wydział krajowy nie stoi nad ustawą, tylko obowiązany jest stósować się do ustawy i dlatego obstaję za brzmieniem tém, jakie jest w projekcie komisyi wyrażone.

P. Jan hr. Stadnicki. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Stadnicki ma głos.

P. Jan hr. Stadnicki. Muszę się sprzeciwić p. Skałkowskiemu, bo komisya rozumiała pod wyrażeniem „fabryczzych przedsiębiorstw" przedsiębiorstwa, które są na wielką skalę prowadzone, mianowicie te, które są parą poruszane i gdyby ten ustęp był stylizowany z opuszczeniem słowa „wyłącznie," to w takim razie wszystkie małe gorzelnie, młynki, tartaki, sérownie, byłyby pociągnięte do konkurencyi. Te wszystkie zakłady, które są ostatecznie przedsiębiorstwami fabrycznemi, należałoby do téj saméj kategoryi podciągnąć co wielkie fabryki, a właściciele tych małych zakładów fabrycznych — będący zarazem właścicielami obszarów dworskich, byliby dwa razy do konkurencyi pociągnięci. Pod słowem „wyłącznie fabrycznych przedsiębiorstw" komisya mniemała rzeczywiście te przedsiębiorstwa, które są prowadzone na wielką skalę, nie są w związku z rolnictwem, które po większéj części są parą poruszane. Otóż ja obstaję stanowczo za zatrzymaniem wyrazu „wyłącznie."

P. Ignacy Łukasiewicz. Proszę o głos,

JE. hr. Marszałek. P. Łukasiewicz ma głos.

P. Łukasiewicz. Jabym popierał wniosek p. Skałkowskiego, dążący do opuszczenia tych wyrazów. Mamy przedsiębiorstwa leśne bardzo wielkie, gdzie tartak parowy należy do kogo innego, a dostawa budulca znowu do kogo innego. Takie przedsiębiorstwo trwa rok lub dwa, a przez ten czas drogę niszczy się ogromnie. Zatém jak to p. hr. Stadnicki i hr. Badeni wnoszą z uwagi, że lada gorzelnia mogłaby być pociągnięta do konkurencyi, można powiedzieć, że wszystkie rolnicze przedsiębiorstwa nie należą do tego, a wyrazy „wyłącznie fabryczne" wypuścić.

JE. hr. Marszałek. Czy żąda kto głosu?

JE. p. Grocholski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Groholski ma głos.

JE. p. Grocholski. Dziwię się, że żaden z tych Panów, którzy przemawiali i czynili wnioski, nie rozróżnił przedsiębiorstw przemysłowych od rolniczych. Gdyby powiedziano, że przedsiębiorstwa przemysłowe mają być pociągnięte do konkurencyi, to mogłaby powstać kwestya, czy idzie tu o przedsiębiorstwa fabryczne czy nie fabryczne. Mojém zdaniem dokładne określenie jest tu konieczne, bo inaczéj, jeżeli nie powiemy, że tu idzie o przedsiębiorstwa przemysłowe, a nie rolnicze, to każdy folwark będzie mógł być uważany za przedsiębiorstwo fabryczne, jeżeli tylko jest w niém naprzykład gorzelnia.

Mnie się zdaje, że wyrażenie fabryczne przedsiębiorstwo odnosić się może i do gorzelni, które są w części rolnicze, a w części fabryczne, o tyle rolnicze o ile pędzą wódkę z własnych produktów, o tyle fabryczne, o ile pędzą z obcych.

Nie można więc powiedzieć ogólnie, że gorzelnie są fabryczném przedsiębiorstwem, gdyż o ile im wystarcza własny produkt, o tyle nie są fabryczne, o ile zaś nie wystarcza, o tyle tylko są fabryczne.

Względem tego, co powiedział szanowny poseł Łukasiewicz, sądzę, że tartak parowy jest wyłącznie przedsiębiorstwem fabryczném, a gdybym należał do tych, którzy decydują, tobym powiedział, że tartak parowy przynajmniej w naszych stosunkach ekonomicznych naszego kraju, wyjątkowo potrzebując większych wkładów, jest wyłącznie fabryczném przedsiębiorstwem.

Jestem więc tego zdania, ażebyśmy pozostali przy tém, co proponuje ustawa drogowa.

P. Skałkowski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Skałkowski ma głos.

P. Skałkowski. Zdaje mi się, że obawa, którą podniósł szanowny szef departamentu drogowego Wydziału krajowego, ażeby nie przeciążać produkcyi rolniczéj, jest płonną, ponieważ chodzi o pociagnięcie przedsiębiorstw takich, które szczególne korzyści odnoszą z tych dojazdów, o obciążaniu zaś takich przedsiębiorstw, które z tego nie korzystają, mowy być nie może.

Mnie zaléżałoby na tém, ażeby produkcyą lasową, która nie raz jest w ręku nie właścicieli, ale kogo innego, pociągnąć do udziału w kosztach utrzymania dojazdu; wiadomo bowiem, że dzisiaj drogi bywają niszczone przez ogromne transporta drzewa z tartaków.

Stylizacya moja niczém więc nie grozi produkcyi rolniczéj.

JE. hr. Marszałek. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta.

P. sprawozdawca na głos.

Sprawozdawca p. Męciński. Wniosek, z którym wystąpił szanowny poseł Skałkowski, nie zastał nas nieprzygotowanych. Co do tego, jak tę rzecz przedstawić, była już długa dyskusya w komisyi. A i w latach dawniejszych we wszystkich projektach do ustaw, zawierały się odnośne postanowienia o pociąganiu oprócz kolei żelaznych także przedsiębiorstw fabrycznych, ale słowo „wyłącznie“ wstawialiśmy zawsze, czyniąc to z wiedzą — aby produkcyę rolniczą zasłonić od nowego jeszcze wydatku. Jest n. p. mała cegielnia, w któréj wyrabia się tylko tyle cegieł, ile gminy lub dwory na własny użytek potrzebują, w takich cegielniach zaczynają teraz wyrabiać rurki drenowe; są wstępy do mielenia kości nawozowych — rodzaje fabryk, których jednakże nie należy zdaniem komisyi na najmniejsze nawet narażać opodatkowanie, one bowiem podtrzymują rolnictwo, a przynajmniéj mu pomagają.

Komisya miała na uwadze wyłącznie te przedsiębiorstwa fabryczne, których celem i zadaniem produkować przeważnie na wywóz, takie przedsiębiorstwa fabryczne kwalifikują się do tego, ażeby przyczyniły się dodatkami do utrymania dojazdów. Taki więc n. p. tartak, o którym p. Łukasiewicz wspomniał, będzie podciągnięty do kontrybuowania do dojazdów, bo on z wywozu ciągnie zyski. Dystylarnie spirytusu, nafty, młyny parowe, browary, słowem wszystko, co wyrabia produkt na wywóz, musi się do pokrycia kosztów utrzymania dojazdów przyczynić.

Mieliśmy więc na względzie ochronienie produkcyi czysto rolniczéj z powodów, których już powtarzać nie potrzebuję, wyłuszczył je bowiem obszernie szanowny referent Wydziału krajowego. Upraszam więc, ażeby Wysoka Izba stylizacyi, proponowanéj przez p. Skałkowskiewo nie przyjęła i wotowała za stylizacyą, przez komisyą proponowaną.

JE. hr. Marszałek. Poddaję pod głosowanie ten cały §. 3. z wyłączeniem słów, co do których p. Skałkowski wnosi, ażeby były opuszczone.

Upraszam tych panów, którzy ten §. 3. przyjmują z wyłączeniem słowa „wyłącznie fabrycznych“, aby zechcieli rękę podnieść (wiekszość). Jest przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy są za tém, ażeby były te słowa „wyłącznie fabrycznych“ umieszczone według wniosku komisyi, ażeby zechcieli powstać (większość). Jest przyjęte.

Przystępujemy do §. 4.

Proszę p. sprawozdawcy o odczytanie go.

Sprawozdawca p. Męciński (czyta):

„§. 4.

Koszta budowy, równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkie inne odszkodowania, ponoszą strony konkurujące w następującym stosunku:

1) Jedną trzecią część wszystkich kosztów ponosi przedsiębiorstwo kolejowe;

2) jedną trzecią część ponoszą powiaty, przez które dojazd kolejowy przechodzi;

3) prestacye gmin i obszarów dworskich do dojazdów kolejowych oznacza Rada powiatowa w granicach obwiązującéj ustawy drogowéj.

Prestacye te w żadnym razie nie mogą przewyższać jednéj szóstéj części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy katastralnéj.

4) Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową winien się starać o doprowadzenie dobrowolnéj ugody ze stronami konkurującemi, wymienionemi w §. 3. lit. d., oznaczającéj stosunek, w jakim mają się przyczyniać do kosztów budowy dróg dojazdowych i sposób uiszczania téj konkurencyi.

Jeśliby ugoda nie doszła do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, a w braku takiego porozumienia, Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu.

Tak samo postąpić należy przy oznaczeniu sposobu uiszczania konkurencyi, przypadającéj na przedsiębiorstwa kolejowe.

5) Koszta, nie pokryte przez strony konkurujące, wymienione w §. 3. lit. a) b) c) i d), ponosi fundusz krajowy.

JE. hr. Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

P. Jan hr. Stadnicki. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek P. Stadnicki ma głos.

P. Jan hr. Stadnicki. Ponieważ jako należący do komisyi drogowéj czynię poprawkę, muszę się wytłómaczyć, dlaczego to robię.

Paragraf czwarty, jako mający na celu unormowanie kosztów, był przedmiotem bardzo długich dyskusyj. Zwykle się dzieje z tego rodzaju paragrafami, że one nie rodzą się łatwo ani na raz, tylko zmieniają się kilkakrotnie w ciągu dyskusyi. Tak z tym się stało, że był ułożony, a potém nowe przyszły poprawki, które stylizacyą jego zmieniły a nawet jéj zaszkodziły.

P. sprawozdawca już na początku dyskusyi powiedział, że stylizacya punktu trzeciego musi być zmieniona, a mianowicie słowa (czyta): „jedną trzecią część rozkłada się w następujący sposób" muszą być wypuszczone. Otóż komisya drogowa dzisiaj nad stylizacyą tego punktu trzeciego zastanawiając się, te słowa uchyliła. Od tego czasu jednak przyszło mi na myśl, że ten punkt trzeci w skutek tego opuszczenia nie jest dość jasno stylizowany.

Paragraf czwarty stanowi o kosztach, które ponoszą strony konkurujące. Według stylizacyi, proponowanéj przez p. sprawozdawcę, byłoby powiedziane w ustępie czwartym (czyta):

„Prestacye gmin i obszarów dworskich do dojazdów kolejowych oznacza Rada powiatowa w granicach obowiązującéj ustawy drogowéj."

Ten ustęp czwarty nie byłby zastosowany do wstępu. Stronami konkurencyjnemi są prestacye ale gminy albo obszary dworskie. Z tego powodu proponuję zamiast (czyta):

„Prestacye gmin i obszarów dworskich do dojazdów kolejowych oznacza Rada powiatowa w granicach obowiązującéj ustawy drogowéj",

poprawkę czysto stylistycznéj natury, a mianowicie proponuję poprawkę następującą (czyta):

„Wysoki Sejm raczy uchwalić w §. 4. ustęp 3. zamiast prestacye gmin i obszarów dworskich i t. d.",

ma opiewać:

„Część kosztów pokrywają prestacye gmin i obszarów dworskich, a oznacza je Rada powiatowa w granicach obowiązującéj ustawy drogowéj."

Ta poprawka jest tylko stylissycznéj natury a zastosowana do wstępu.

Sprawozdawca p. Męciński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Męciński. W imieniu komisyi zgadzam się z tą poprawką.

JE. hr. Marszałek. Ponieważ p. sprawozdawca zgadza się z tą poprawką, nie poddam jéj więc do poparcia.

P. Wasilewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek.. P. Wasilewski ma głos.

P. Wasilewski. Zapowiedziałem poprawkę w ogólnéj dyskusyi. Na to odpowiedział pan referent, przyznając, że niektóre powiaty będą przeciążone, ale one same sobie będą winne, albowiem kiedy inne powiaty budowały oddawna drogi, te powiaty nic na drogi nie dawały. Otóż na to odpowiém: nie budowały, bo nie były w stanie, nie

miały bowiem materyału na miejscu do budowania dróg, a sprowadzać z dalekich stron byłoby nadto kosztowne. Jeżeli ta poprawka nie będzie przyjęta i Wydział krajowy nie przyjdzie z pomocą, to tych dróg powiatowych jak nie było, tak i nie będzie.

Co do tego, co pan referent powiedział, że w tym względzie uchwali Rada powiatowa, czy ma być budowana droga, czy nie, że zatém powiat nie będzie przymuszony budować, odwołuję się na §. 5., który powiada:

„O potrzebie budowy nowego dojazdu do dworca lub stacyi kolejowéj, równie jak o potrzebie przełożenia lub rekonstrukcyi dojazdów istniejących, jakotéż o kierunku tych dojazdów, orzeka na wniosek Rady powiatowéj, albo na wniosek Wydziału krajowego, c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a w braku takiego porozumienia, Ministerstwo spraw wewnętrznych w śpólnie z Ministerstwem handlu."

Jeżelibo więc Rada powiatowa nie chciała budować, to pomimo tego Wydział krajowy wspólnie z Namiestnictwem mógłby zarządzić budowę drogi.

Czynię więc do § 4—2. następujący dodatek:

„Jedną trzecią część ponoszą powiaty, przez który dojazd kolejowy przechodzi, lecz nie wyżéj nad 3% dodatku do podatków bezpośrednich w jednym roku."

JE. hr. Marszałek. Proszę p. sprawozdawcę odczytać ten dodatek.

Sprawozdawca p. Męciński. Ustęp 2. paragrafu 4. z dodatkiem będzie brzmiał (czyta):

„Jedną trzecią część ponoszą powiaty, przez które dojazd kolejowy przechodzi, lecz nie wyżéj nad 3% dodatku do podatków bezpośrednich w jednym roku.

JE. hr. Marszałek. Upraszam tych Panów, którzy ten dodatek popierają, ażeby zechcieli rękę podnieść (kilku posłów rękę podnosi). Nie jest poparty.

JE. p. Grocholski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Grocholski ma głos.

JE. p. Grocholski. Zapowiedziałem, że nie będę tu czynił wniosku, ale poproszę JE. hr. Marszałka, ażeby wyraz „katastralnéj" osobno poddał pod głosowanie. Na objekcyą, która może mi być zrobiona, muszę odpowiedzieć, że jeżeli to nie będzie opuszczone, w takim razie będzie wątpliwość do czego ma należeć obzar dworski, ponieważ byłoby powiedziane „w obrębie gminy", a obszar dworski nie jest w obrębie gminy.

Mnie się zdaje, że pomimo to, mogę prosić o opuszczenie wyrazu „katastralne", bo we wszystkich ustawach, kiedy używano wyrazu „gmina", to pod tém zawsze rozumiano terytoryum, obejmujące gminę i obszar dworski.

P. Abrahamowicz. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Abrahamowicz ma głos.

P. Abrahamowicz. Gdyby nie przemówienie członka komisyi drogowéj p. Stadnickiego i wniesiona przezeń poprawka, nie byłbym jako członek komisyi drogowéj zabierał głosu, ale już ta sama okoliczność, że z łona komisyi wyszła już poprawka, jak niemniéj sprostowanie pomyłki druku, niech będą usprawiedliwieniem w obec moich kolegów komisyjnych, jeżeli pewną poprawkę pozwolę sobie zaproponować.

Poprawka, którą wniosę, nie jest zasadnicza, lecz tylko stylistyczna w zrozumieniu mojém ustawy, zdaniem mojém, potrzebną ona jest ze względu na jasność ustawy, że użyję tego wyrazu, dla pewnego ścisłego logicznego przeprowadzenia myśli zawartych w §. 4.

W §. 4. proponowanéj ustawy zaraz na wstępie czytamy (czyta):

„Koszta budowy równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkie inne odszkodowania ponoszą strony konkurujące w następującym stosunku:" I t. d.

Otóż czytając to przedłożenie, widzę, że Rada powiatowa i kolej ma stosunek obowiązku konkurencyjnego jasno określony, gmina zaś i obszary dworskie jak niemniéj przedsiębiorstwa fabryczne i fundusz krajowy są w pewien ryczałt konkurencyjny ujęte, który jakkolwiek co do zasadniczych obowiązków nie nastręcza wątpliwości, pod względem wyrażenia a raczéj kodyfikacyi jednak powstawia przecież do życzenia.

Szczególnie ustęp, odnoszący się do przedsiębiorstw fabrycznych, zamiast określić ich obowiązek i sposób urzeczywistnienia go jasno i treściwie, zaczyna się od instrukcyi, z któréj dopiéro jak gdyby przypadkowo wyrasta obowiązek konkurencyi. Ustęp ten opiewa (czyta):

„Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową winien się starać o doprowadzenie dobrowolnéj ugody ze stronami konkurującemi, wymienionemi w §. 3. lit. d, oznaczającéj stosunek, w jakim mają się przyczyniać do kosztów budowy dróg dojazdowych i sposób uiszczania téj konkurencyi.“

(Mówi): Z treści tego ustępu, który według mnie, jeżeli nie zasadniczo, to przynajmniéj stylistycznie nie odpowiada założeniu, dowiadujemy się co? Oto, że dla uwidocznienia stosunku, w jakim przedsiębiorstwa fabryczne mają przyczyniać się do konkurencyi, Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową winien się starać o doprowadzenie dobrowolnéj ugody. Mnie się zdaje, że ustawa może zawierać instrukcyą co do sposobu ściągania lub wykonywania obowiązku, zawsze jednak tak, iżby instrukcya wypływała dopiero z pierw postawionego obowiązku. Lecz ażeby pierw mówić o sposobie przeprowadzenia obowiązku, zanim się powie jaki to jest ten obowiązek, to zdaje mi się nie odpowiada zadaniu kodyfikacyi ustaw. A nie odpowiada têm więcéj, o ile że strony układające się, przystępują do układu wedle proponowanego nam ustępu §. 4 na podstawie z góry przesądzonych żądań.

Z tych przeto powodów pozwalam sobie wnieść do §. 4 następującą poprawkę (czyta):

„Koszta budowy równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkich odszkodowań“ (mówi): mała stylistyczna zmiana, w przedłożeniu komisyi drogowéj bowiem jest powiedziane:

„Koszta budowy równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkie inne odszkodowania“, ponoszą strony konkurujące: więc mógłby kto mniemać, że koszta zakupna są także odszkodowaniem (czyta): ponoszą strony konkurencyjne w następującym stosunku.

I. Jedną trzecią część wszystkich kosztów ponosi przedsiębiorstwo kolejowe.

II. Jedną trzecią część ponoszą powiaty, przez które dojazd kolejowy przechodzi.

III. Jedną trzecią część ponoszą:

a) gminy i obszary dworskie;

b) właściciele przedsiębiorstw fabrycznych (§. 3 lit. d.);

c) fundusz krajowy.

Prestacye gmin i obszarów dworskich do dojazdów kolejowych oznacza Rada powiatowa w granicach obowiązującéj ustawy drogowéj“.

Dalszy ustęp wedle brzmienia, przez komisyą proponowanego przyjmuję.

(Czyta): „Prestacye te w żadnym razie nie mogą przewyższać jednéj szóstéj części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy katastralnéj“.

(Mówi): Przychodzę do fabryk, które mają według projektu komisyi przyczyniać się do kosztów budowy dróg dojazdowych, według dobrowolnéj ugody, przeprowadzonéj przez Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową.

Ja stawiam następującą poprawkę co do tego punktu: (czyta).

„Właściciele przedsiębiorstw fabrycznych (§. 3 lit. d) przyczyniać się mają do pokrycia kosztów datkami konkurencyjnymi, których wysokość i sposób uiszczania należy oznaczyć dobrowolną ugodą między Wydziałem powiatowym, działającym w porozumieniu z polityczną władzą powiatową a stroną.

W razie nie przyjścia téj ugody do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem a w braku tego c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych z c. k. Ministerstwem handlu. To jest poprawka moja, a daléj tak jak komisya proponuje.

Wnosząc poprawkę, jestem z góry przygotowany, że szanowny sprawozdawca powie, że poprawka ta nie może być przyjęta, bo jest w przeciwieństwie do innych postanowień ustawy, otóż żeby mnie nie spotkał taki zarzut potém, kiedy nie będę przy głosie, sam podnoszę przewidziany zarzut. (Sprawozdawca p. Męciński: nie uczynię tego zarzutu, ale inny). Bardzo dobrze, ale ten który sam powołuję byłby zdaniem mojém najważniejszy. Jak się Wysoka Izba z brzmienia końcowego ustępu §. 4 przekonać raczy, który opiewa, (czyta):

„Koszta, nie pokryte przez strony konkurencyjne, wymienione w §. 3 litera a, b, c, d, pokrywa fundusz krajowy)“.

Można by przyjść do przekonania, iż określając obowiązki funduszu krajowego wedle poprawki przezemnie postawionéj, nie możnaby już funduszu krajowego pociągnąć do konkurencyi w najszerszém pojęciu określoném w §. 3.

Czy tak jest powątpiewam a powątpiewam têm więcéj, o ile że w niczem nie alteruję końcowego ustępu §. 4.

Dla tego też obstając przy twierdzeniu, że poprawka moja, w mojém zrozumieniu jest czysto stylistyczną, proszę o jéj przyjęcie.

JE. hr. Marszałek. Proszę o odczytanie poprawki p. Abrahamowicza.

Sprawozdawca p. Męciński (czyta):

„Wysoki Sejm raczy uchwalić!

§. 4 ma opiewać:

Koszta budowy równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkich odszkodowań ponoszą strony konkurencyjne w następującym stosunku:

I. Jedną trzecią część wszystkich kosztów ponosi przedsiębiorstwo kolejowe.

II. Jedną trzecią część ponoszą powiaty przez które dojazd kolejowy przechodzi.

III. Jedną trzecią część ponoszą:

a) gminy i obszary dworskie;

b) właściciele przedsiębiorstw fabrycznych (§. 3 lit. d.)

c) fundusz krajowy.

Prestacye gmin i obszarów dworskich do dojazdów kolejowych oznacza Rada powiatowa w granicach obowiązującéj ustawy drogowéj.

Prestacye te w żadnym razie nie mogą przewyższać $^1/_6$ części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy katastralnéj. Właściciele przedsiębiorstw fabrycznych (§. 3 lit. d.) przyczyniać się mają do pokrycia kosztów datkami konkurencyjnymi, których wysokość i sposób uiszczania należy oznaczyć dobrowolną ugodą między Wydziałem powiatowym działającym w porozumieniu z polityczną władzą powiatową a stroną.

W razie nie przyjścia téj ugody do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, a w braku tego c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu.

O ileby konkurencya gmin i obszarów dworskich tudzież przedsiębiorstw fabrycznych nie pokrywała kosztów budowy dojazdów §. 5 l. III ponosi je fundusz krajowy“.

JE hr, Marszałek. Upraszam tych panów, którzy popierają poprawkę p. Abrahamowicza, ażeby zechcieli rękę podnieść (dostateczna liczba). Jest poparty.

P. Alfons Czaykowski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Czaykowski ma głos.

P. Alfons Czaykowski. Muszę oświadczyć się przeciwko poprawce, proponowanéj przez p. Abrahamowicza. Pan Abrahamowicz wychodzi z założenia, że Rady powiatowe i kolejowe mają określony w tym §. obowiązek, a przeciwnie gminy i przedsiębiorstwa fabryczne tego ścisłego określenia nie mają i stąd wyprowadza konsekwencyą o wadliwości postanowień §. 8. Tak jest rzeczywiście co do premisy, ale téż zdaniem mojém dochodzi p. Abrahamowicz że słusznéj premisy do błędnéj konsekwencyi, a to dla tego, ponieważ z natury rzeczy obowiązek tak gmin jak i przedsiębiorstw fabrycznych nie może być już z góry określony, gdyż obowiązki te mają być w myśl §. 4 dopiero w drodze ugodowéj oznaczone, a więc z góry określone być nie mogą. P. Abrahamowicz uważa daléj, że komisya popadła w niekonsekwencya stawiając dla jednych kontrybunentów zasadę, dla drugich tylko sposób przeprowadzenia téj zasady. I tu znowu nie mogę się z nim zgodzić. W §. 4 nie widzę różnicy między zasadą a sposobem przeprowadzenia takowéj. Wszakże §. 3 wskazuje zasadniczo, jakie są strony konkurujące, oznacza zatem kto jest obowiązany do konkurencyi, a § 4. jest właśnie tylko przeprowadzeniem téj zasady, zawartéj w §. 3. a więc sposobem jéj wykonywania równie zastósowanym do kolei i powiatów jak i co do gmin i przedsiębiorstw fabrycznych. Z tego powodu to postawienie dwóch pojęć odmiennych między zasadą a sposobem przeprowadzenia téj zasady tutaj absolutnie zastósowane być nie może. Zasada jest w §. 3 a sposób przeprowadzenia téj zasady w §. 4. Muszę przeto obstawać przy stylizacyi tego paragrafu, proponowanéj przez komisyą.

JE hr. Marszałek. Muszę zwrócić w téj chwili uwagę, że teraz, z powodu wyjścia z sali pięciu posłów, nie ma w Izbie kompletu. Wprawdzie w ciągu dyskusyi nie jest potrzebny przepisany komplet, jednakże upraszam o zawiadomienie tych pp. posłów, którzy wyszli teraz z sali, ażeby zechcieli się zatrzymać w lokalnościach sejmowych, aby ich w razie gdy przyjdzie do głosowania, wezwać do przybycia do sali.

Teraz zapisany jest do głosu p. Badeni, więc p. Badeniemu udzielam głos.

P. hr. Badeni. W krótkości tylko oświadczyć muszę, że jestem przeciw poprawce p. Abrahamowicza, a to dlatego, że zasada już jest w poprzednim paragrafie postawioną, a zresztą na tę poprawkę jeszcze szanowny p. sprawozdawca odpowie. Chcę tylko głos zabrać z tego powodu, że podniesione zostało tutaj znaczenie gminy katastralnéj. Dzisiaj rzeczywiście operaty katastralne w Galicyi jeszcze nie obowiązują, przeto mogłaby zachodzić pewna wątpliwość co do znaczenia wyrazu gminy katastralnéj. Dlatego téż proponuję do tego paragrafu poprawkę, ażeby zamiast wyra-

żenia „w obrębie gminy katastralnéj“, przyjąć tak samo jak jest określone w ustawie drogowéj „w obrębie gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiącéj miejscowość“.

Sekretarz p. Jan hr. Stadnicki. Proszę o głos.

P. Żywicki. Proszę o głos.

P. Abrahamowicz. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Stadnicki ma głos.

Sekretarz p. Jan hr. Stadnicki. P. Abrahamowicz spodziewał się, że sprawozdawca mu zrobi zarzut, iż do pewnego stopnia zapoznaje swoje obowiązki jako członek komisyi, występując przeciw komisyi. Ja zaś nie mogę jak tylko być wyrazem żalu dziesięciu innych moich kolegów, że rzeczywiście poprawka nie została wcześniéj do komisyi wniesiona, bo gdyby się to było stało, byłoby niezawodnie ułatwiło rozprawę w téj chwili. Jednakowoż muszę, jeżeli się w ogóle mogę zorientować w téj poprawce tak postawionéj, która mi się wydaje zasadniczą, a o któréj powiada p. Abrahamowicz, że jest tylko stylistyczną, powiedzieć, że §. 5. jak go komisya rozumiała, miał na celu postanowienie, że fundusz krajowy może przychodzić z pomocą wtedy, gdy jedna trzecia część, którą powiaty mają ponosić i $^1/_6$ część, jaką dają obszary dworskie i gminy, nie wystarcza. Takie postanowienie nie określa wprawdzie dokładnie jaką częścią fundusz krajowy przyczyniać się winien, ale przewiduje, że fundusz krajowy musi uzupełnić to, co dla powiatów byłoby za ciężkie.

Przeciwnie w poprawce p. Abrahamowicza wykluczoną byłaby możność, ażeby fundusz krajowy przychodził w pomoc powiatom, któreby swojéj części konkurencyjnéj nie pokryły, bo stanowczo powiada: jedną trzecią część ponosi kolej, jedną trzecią część powiaty, a dopiero w ostatniéj trzeciéj części przychodzi w pomoc fundusz krajowy. Przyznam, znając stosunki nasze, że już są teraz powiaty takie i w przyszłości ich coraz więcéj będzie, które będą przychodzić z prośbą o subwencyą z funduszu krajowego. Chciałbym, aby ta możność dla funduszu krajowego była zostawioną, by fundusz krajowy powiatom, które nie będą mogły zadośćuczynić obowiązkom, postanowieniem tém nałożonym, mógł przyjść w pomoc. To jest główny przedmiot, w którym poprawka p. Abrahamowicza różni się z projektem komisyi, a z tego wnoszę, że poprawka p. Abrahamowicza jest zasadniczą.

JE. hr. Marszałek. Jest jeszcze poprawka p. Badeniego, którą muszę dać do poparcia.

Sprawozdawca p. Męciński. Imieniem komisyi przyjmuję tę poprawkę.

JE. hr. Marszałek. Ponieważ p. sprawozdawca przyjął poprawkę p. Badeniego, przeto nie potrzebuję jéj dawać do poparcia. P. Żywicki ma głos.

P. Żywicki. Chciałem uczynić do ustępu 3. §. 4. poprawkę stylistyczną, ażeby zamiast wyrażenia „gminy katastralnéj“ inne jaśniejsze wyrażenie umieścić. Ponieważ jednak członek Wydziału krajowego wniósł już zmianę tego wyrażenia, nie mam nic więcéj do powiedzenia.

Głosy: Prosimy o zamknięcie dyskusyi.

P. Madeyski. Proszę o głos.

P. ks. Sawa. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek zamknięcia dyskusyi. Zapisani są do głosu pp. Abrahamowicz, Madeyski i Sawa.

Upraszam tych panów, którzy są za zamknięciem dyskusyi, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Dyskusya zamknięta.

P. Abrahamowicz ma głos.

P. Abrahamowicz. Wnosząc poprawkę moją dowodziłem, że przedewszystkiém jest ona stylistyczną. Przemówienie jednak kolegi hr. Stadnickiego nastręczyło mi wątpliwości, ażali poprawka moja nie jest rzeczywiście zasadniczą.

Z przemówienia bowiem p. Stadnickiego a może i Czaykowskiego, możnaby wnioskować, że dojazdy kolejowe mogłyby być budowane nawet i tam, gdzie przedsiębiorstwo kolejowe do konkurencyi wcale pociągnięte być nie może i że przeto oznaczając obowiązki funduszu krajowego, tak jak to czyni poprawka moja, niejako fundusz krajowy możnaby do konkurencyi pociągać jedynie jako dopełniający zobowiązań innych.

Skoro jednak poprzedni mowcy wyszli z przekonań, że wedle proponowanéj osnowy §. 4. przez komisyą, fundusz krajowy nie tylko jako uzupełniający, lecz oraz jako w zupełności zastępujący jedną ze stron konkurencyjnych, do konkurencyi pociągniętym być może, natenczas muszę przyznać, że poprawka moja zamienia się na zasadniczą, ale

téż nie mniéj stylizacya §. 4., przez komisyą zaproponowana nie zawiera, a przynajmnij dla mnie nie zawiera tego, co poprzedni mowcy z niéj wywnioskowali. W każdym jednak razie rzecz musi być jasno postawiona i rozstrzygnięta z pełną samowiedzą.

Wychodziłem i wychodzę z przekonania, że fundusz krajowy do budowy dróg dojazdowych w regule powinien się przyczyniać o tyle, o ile $^1/_3$ kosztów budowy przez gminy, obszary dworskie i przedsiębiorstwa fabryczne pokrytą nie zostanie; wyjątkowo zaś może być pociągnięty do uzupełnienia kosztów budowy dojazdów, niedopełnionych przez przedsiębiorstwa kolejowe, powtarzam niedopełnionych. Tymczasem oponenci moi wyjaśniają, że według ich zdania a nawet niewątpliwéj interpretacyi §§. 4 i 8., na fundusz krajowy mógłby spaść obowiązek i budowy i utrzymania dróg dojazdowych najpierw w zastępstwie kolei, jeśliby koleje nie miały tego obowiązku, co się właśnie przy zamierzonych kolejach transwersalnych stać może, a powtóre, że fundusz krajowy pociągnięty byłby do pokrycia $^1/_3$ kosztów, przypadających na gminy, obszary dworskie i fabryki, o ile by te koszta przez nie pokrytymi nie były.

Otóż tu chodzi o to, czy fundusz krajowy ma być pociągnięty tylko do pomocy stałéj wobec obszarów dworskich, gmin i fabryk, które mają łącznie pokryć $^1/_3$ część kosztów budowy i utrzymania dojazdów, czy fundusz krajowy ma być narażony nadto do zastąpienia w zupełności kolei, o ile by te od obowiązków przyczyniania się do budowy dojazdów zupełnie wolnemi były.

Walczyć przeciw jednéj lub drugiéj zasadzie nie chcę, domagam się jednakże jasności w ustawie i uchylenia wszelkich zagadnień, któreby różnie tłómaczone być mogły.

Tymczasem w przedłożeniu komisyi drogowéj właśnie ta niejasność zachodzi, czego chociażby dowodem, że pomiędzy kolegami jednéj komisyi powstały odmienne zapatrywania co do obowiązku funduszu krajowego. Poprawka, przezemnie wniesiona, ujmuje §. 4. tak, jak ja go rozumiem, przyczém nie uwłacza dalszym postanowieniom Wysokiego Sejmu co do obowiązków funduszu krajowego, zawartych w §. 8, rzecz zaś traktuje jasno.

Jeżeli po wyjaśnieniu samém poprawka, przezemnie postawiona, odpowiada przekonaniom Wys. Izby, natenczas proszę o jéj przyjęcie, odrzucenie zaś jéj po wyjaśnieniach danych przez poprzednich mowców, uważać będę nie jako uchylenie poprawki stylistycznéj, lecz jaka interpretacyą ustawy w tym kierunku, iż do budowy dojazdów fundusz krajowy może być pociągnięty w $^1/_3$ jako zastępujący kolej i w $^1/_3$ minus mało znaczących obowiązków gmin i obszarów dworskich i tu i owdzie znajdujących się fabryk i ich datków. Czy przez podobną interpretacyą ustawy nie narazi się fundusz krajowy na ogromne ofiary i czy kosztem ogółu nie będą budowane drogi dla pewnych tylko powiatów, dodam co więcéj kilku gmin; ja przynajmniéj ani na chwilę nie powątpiewam i dlatego przy méj poprawce obstaję.

JE. hr. M a r s z a ł e k. P. Madeyski ma głos.

P. M a d e y s k i. Poprawki, które słyszałem, nie są merytorycznéj ale stylistycznéj natury. Co do treści w §. 4. zawartéj, wszyscy są zgodni, rozchodzi się tylko o lepszą stylizacyą tego paragrafu. Przyznaję, że kodyfikacya każdéj ustawy w tak liczném ciele, jak pełna Izba Sejmowa, jest bardzo trudna, i okoliczność ta stawia mię w tém trudném położeniu, że prawdziwie nie wiem, za którą stylizacyą głosować, zwłaszcza, gdy z trzech członków komisyi, każdy odmienną stylizacyą proponuje. Zdaje mi się, że to nie przesądzi uchwaleniu dalszych paragrafów ustawy, jeżeli zaproponuję, ażeby odroczyć uchwałę nad §. 4., przekazując szanownéj komisyi, ażeby porozumiała się ostatecznie i przedstawiła jednę stylizacyą, nad którą głosować wypadnie. Wszak często dodanie jednego słowa, przełożenie go przed lub po tém, ma taką donioslość wyrazu, że zamiast jasnego brzmienia, sprowadza zamęt. Dlatego sądzę, że możemy zawiesić ostateczną redakcyą tego paragrafu, uchwalić dalsze paragrafy, a komisya przedłoży przed trzeciém czytaniem taką stylizacyą §. 4., na jaką się zgodzi po wszechstronném porozumieniu.

JE. hr. M a r s z a ł e k. Wniosek ten jest odraczający, poddam go pod głosowanie po zakończeniu rozprawy nad tym paragrafem.

P. ks. Sawa ma teraz głos.

P. ks. S a w a. Byłbym nie zabierał głosu, gdyby nie przemówienie członka komisyi p. Stadnickiego. Po tém przemówieniu już rzeczywiście nie wiém, w co mam wierzyć.

Według treści §. 4. wniosku komisyi, gdzie jest powiedziane: $^1/_3$ część mają płacić koleje, $^1/_3$ powiaty, a dopiéro na $^1/_3$ składają się różne czynniki, a jeżeli te nie wystarczą, wtedy supluje je fundusz krajowy, zdawałoby się, że fundusz kraj. tylko w tym jedynym wypadku do subwencyi jest obowiązany.

Tymczasem p. Stadnicki powiada, że funduszowi krajowemu jest otwarta droga suplowania téj $^1/_3$ części, którą powiat ma ponieść, jeżeli powiat nie jest w możności dopełnić swego zobowiązania. Dlaczego kategorycznie pod alineą 2. jest powiedziane, że $^1/_3$ ponoszą powiaty, pzez które droga dojazdowa przechodzi, jeżeli zostawia się możność subwencyanowania powiatu przez fundusz krajowy? Dla tego chciałem uczynić ten sam wniosek, jaki uczynił p. Madeyski, aby odroczyć rozprawę i prosić komisyą, ażeby się porozumiała i przedstawiła taką stylizacyą tego paragrafu, którаby nie dopuszczała żadnéj innéj dwuznacznéj interpretacyi. Popieram zatém wniosek p. Madeyskiego.

JE. hr. Marszałek. Dyskusya zamknięta. P. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Męciński. Niewątpliwie szanowni członkowie téj Wysokiéj Izby są rozciekawieni, co to się dzieje, jeżeli wniosek do poprawki i opozycya przeciw brzmieniu tego §. płynie z łona saméj komisyi drogowéj. Otóż pod tym względem uważam za właściwe dać pewne wyjaśnienie.

Poprawka p. Stadnickiego do trzeciego punktu tego §. ma się tak, że robi ona rzeczywiście lepszą stylizacyą tego paragrafu od brzmienia, jakie jest w projekcie. Z tą poprawką przed samém posiedzeniem przyszedł do mnie p. Stadnicki i zaproponował mi jéj przyjęcie. Uznając jednak stylizacyą lepszą, oświadczyłem p Stadnickiemu, że ja jako sprawozdawca, bez porozumienia się z komisyą, textu uchwalonego zmieniać nie mogę — powiedziałem więc p. Stadnickiemu: postaw sam tę poprawkę w Izbie, a ja się do niéj przyłączę. To co do poprawki jednego członka komisyi.

Co do poprawki p. Abrahamowicza ma się rzecz zupełnie inaczéj. Dziwię się i żałuję, że on wszystkich swych argumentów i wątpliwości tutaj wypowiedzianych nie podniósł zupełnie w komisyi, nie oświadczył się ze zdaniem przeciwném, nie zaatakował tego, co uważał wątpliwém. W komisyi moglibyśmy z p. Abrahamowiczem rzecz przedyskutować i oszczędzić wiele czasu Wysokiéj Izbie tutaj. Szkoda że tego nie zrobił.

Zwracam uwagę, że p. Abrahamowicz w piérwszém przemówieniu utrzymywał, iż jego poprawka jest tylko stylistyczną, a w drugim przyznał po mowie p. Stadnickiego, że jest zasadniczą. Oto widzicie Panowie, co to znaczy poprawki doraźnie stawiać bez głębszego rzeczy zbadania. Sam wnioskodawca nie wie, czy jego poprawka jest zasadniczą czy stylistyczną. (Brawo) Raz brał ją w tém rozumieniu, a drugi wprost przeciwném.

Sądzę, że wszystkie wywody pp. Czaykowskiego, Badeniego, wyjaśniły rzecz dostatecznie, ja więc nie potrzebuję, jak tylko skonstatować, iż p. Abrahamowicz nie zdał sobie nawet sprawy ze swoich żąda — nie zna ich natury, jak to zresztą sam przyznaje. Poprawka p. Abrahamowicza zmieniłaby zasadniczo cały paragraf, który niejako jest osią ustawy, zmienia go tak, iż nie można by było dostrzedz tego motywu, tych funduszów do przeprowadzenia celu naszego, gdybyśmy przyjęli zmianę tego paragrafu w sposób, jak to p. Abrahamowicz proponuje. Również trudno i o innych niejasnych poprawkach tutaj powiedzieć, czy się dadzą zupełnie przykroić do całości.

Cały ten paragraf, tak jak go komisya przedstawia, został jednomyślnie przyjęty po dłuższéj dyskusyi na kilku posiedzeniach prowadzonéj Odroczenie więc téj sprawy na nic by się nie przydało i komisya nic nowego nie wymyśli, bo sądzi, że ta stylizacya, jaką proponuje obecnie pod względem rzeczy saméj. zupełnie zadość uczyni wszelkim wymogom. Dlatego proszę, abyście Panowie nie raczyli odraczać téj sprawy, ale przyjęli paragraf w brzmieniu, przez komisyę proponowaném, naturalnie z uwzględnieniem piérwszéj stylistycznéj poprawki p. Stadnickiego i takiéj posła Badeniego, co do wyrazu gmina katastralna.

JE. hr. Marszałek. Przedewszystkiém muszę poddać pod głosowanie wniosek odraczajacy p. Madeyskiego, dopiero gdyby ten nie był przyjęty, zawiadomię Wys. Izbę, jak daléj postąpię. Ci Panowie, którzy przyjmują wniosek odraczający p. Madeyskiego, ażeby ten par. 4. zwrócić do komisyi celem porozumienia się i ponownego przedłożenia tego paragrafu Wysokiéj Izbie, raczą powstać (mniejszość). Nie jest przyjęty. Co do głosowania, uważam za najdaléj idącą poprawkę p. Abrahamowicza, która zmienia całą budowę tego paragrafu.

Muszę zatém poddać pod głosowanie najpierw tę poprawkę, a będę poddawał ustępami. Ponieważ cała budowa poprawki p. Abrahamowicza jest jednolita, sądzę, że gdyby piérwszy ustęp nie był przyjęty, to p. Abrahamowicz resztę poprawki cofnie.

Wtenczas poddam pod głosowanie podług

wniosku komisyi kolejne ustępy paragrafu z wprowadzeniem tych poprawek, które do pojedyńczych ustępów były postawione.

Upraszam tych panów, którzy się zgadzają, ażeby piérwszy ustęp §. 4. brzmiał podług wniosku p. Abramowicza w ten sposób, ażeby zamiast „koszta budowy równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkie inne odszkodowania i t. d.“ było: „koszta budowy, równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkich odszkodowań i t. d.“

JE. p. Grocholski. Proszę o głos co do formalnego traktowania.

JE. hr. Marszałek. P. Grocholski ma głos.

JE. p. Grocholski. Z uwagi, że wniosek p. Abrahamowicza jest całością, prosiłbym JE. p. Marszałka, ażeby cały wniosek p. Abrahamowicza raczył poddać pod głosowanie

Głosy: Tak, tak.

JE. hr. Marszałek. Jeżeli się Wysoka Izba zgodzi na to, odczytam cały wniosek (Głosy: zgadzamy) się (czyta):

„Wysoki Sejm raczy uchwalić!

§. 4. ma opiewać:

§. 4.

Koszta budowy, równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkich odszkodowań ponoszą strony konkurencyjne w następującym stosunku:

I. Jedną trzecią część wszystkich kosztów ponosi przedsiębiorstwo kolejowe.

II. Jedną trzecią część ponoszą powiaty, przez które dojazd kolejowy przechodzi.

III. Jedną trzecią część ponoszą:

a) Gminy i obszary dworskie;

b) Właściciele przedsiębiorstw fabrycznych. (§. 3. lit. d.)

c) Fundusz krajowy.

Prestacye gmin i obszarów dworskich do dojazdów kolejowych oznacza Rada powiatowa w granicach obowiązującéj ustawy drogowéj.

Prestacye te w żadnym razie nie mogą przewyższać $^1/_6$ części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy katastralnéj.

Właściciele przedsiębiorstw fabrycznych (§. 3. lit. d.) przyczyniać się mają do pokrycia kosztów datkami konkurencyjnymi, których wysokość i sposób uiszczenia należy oznaczyć dobrowolną ugodą między Wydziałem powiatowym, działającym w porozumieniu z polityczną władzą powiatową a stroną.

W razie nie przyjścia téj ugody do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, a w braku tego c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu.

O ileby konkurencya gmin i obszarów dworskich tudzież przedsiębiorstw fabrycznych nie pokrywała kosztów budowy dojazdów (§. 4. l. III.) ponosi je fundusz krajowy“.

(Mówi): Upraszam tych panów, którzy ten §. 4. w téj stylizacyi przyjmują, aby raczyli powstać (mniejszość). Nie jest przyjęty. Teraz będę podawał kolejno pod głosowanie ustępy tego paragrafu. Do wstępu, do l. 1. 2. nie ma żadnéj zmiany proponowanéj. Upraszam tych panów, którzy przyjmują ustęp piérwszy i liczby 1., 2. wniosku komisyi par. 4, aby raczyli rękę podnieść (większość). Są przyjęte.

Komisya zgodziła się na poprawkę p. Stadnickiego, ażeby punkt 3. brzmiał tak: „część kosztów pokrywają prestacye gmin i obszarów dworskich, a oznacza je Rada powiatowa w granicach obowiązującéj ustawy drogowéj.“

Ci panowie, którzy przyjmują tę stylizacyą punktu trzeciego, raczą rękę podnieść (większość). Jest przyjęta.

Następuje ustęp: „Prestacye te w żadnym razie nie mogą przewyższać jednéj szóstéj części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy, wraz z obszarem dworskim jedną stanowiącéj miejscowość. Jest to stylizacya p. Badeniego, przez komisyą przyjęta, a drugi wniosek jest inicyatywy p. Grocholskiego, ażeby opuścić wyraz „katastralnéj“, który był w pierwotnym wniosku komisyi.

JE. p. Grocholski. Ja się zgadzam z wnioskiem komisyi.

JE. hr. Marszałek. W takim razie proszę odczytać ten ustęp jak brzmi:

Sprawozdawca p. Męciński (czyta): „Prestacye te w żadnym razie nie mogą przewyższać jednéj szóstéj części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy, z obszarem dworskim jedną stanowiącéj miejscowość“ (mówi): Poprawka ta wzięta jest z dziś obowiązującéj ustawy drogowéj.

JE. hr. Marszałek. Ci panowie, którzy przyjmują w tém brzmieniu ten ustęp, raczą rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Do wszystkich ustępów liczby 4 i do liczby 5 żadnych poprawek nie było. Upraszam tych panów, którzy przyjmują dalszą część tego paragrafu, jak je przedstawia komisya, aby raczyli rękę podnieść (większość). Są przyjęte.

Następuje paragraf 5. Czy żąda kto głosu?

JE. p. Grocholski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Grocholski ma głos.

JE. p. Grocholski. Wnoszę zamknięcie posiedzenia z powodu spóźnionéj pory, zwłaszcza, że o szóstéj godzinie komisye mają posiedzenia.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Muszę się sprzeciwić wnioskowi zamknięcia posiedzenia, gdyż nie ma zresztą żadnéj poprawki z wyjątkiem do §. 5. i 11., a resztę możemy en bloc przyjąć i wszystko za pół godziny się skończy.

JE. hr. Marszałek. Prosiłbym szan. p. Grocholskiego, czyby nie był łaskaw cofnąć swego wniosku, bo jest spraw bardzo wiele, a kiedy przychodzi na nowo sprawa przerwana, to zwykle inne sprawy spadają z porządku dziennego. Byłoby więc bardzo pożądane, ażeby dziś mogła być ta sprawa skończona, zwłaszcza, że są zapowiedziane poprawki tylko do dwóch paragrafów.

JE. p. Grocholski. Jeżeli takie jest życzenie ogólne Wysokiéj Izby, cofam swój wniosek.

JE. hr. Marszałek. Będę pytał w myśl uchwały, dziś powziętéj: czy żąda kto głosu do pojedyńczych paragrafów?

Czy żąda kto głosu do §. 5.?

JE. p. Grocholski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Grocholski ma głos.

JE. p. Grocholski. Zapowiedziałem, że wniosę, ażeby w §. 5. wypuszczone były wyrazy: „albo na wniosek Wydziału krajowego.“ Tu już chciałem gołosłownie uczynić ten wniosek bez żadnego uzasadnienia, gdyż uzasadniłem go szeroko i długo przy ogólnéj rozprawie. Szanowny sprawozdawca jednak raczył odpowiedź odłożyć do specyalnéj duskusyi, co mnie stawia w położeniu mniéj korzystnem, bo moje się zapomniało, a to, co powie p. sprawozdawca, będzie w pamięci, więc muszę kilku słowami zapatrywanie moje poprzeć.

Jeżeli Panowie przyjmiecie §. 5. w téj stylizacyi, jak jest podany, będzie to znaczyło tyle, żeście te wyrazy: „orzeka na wniosek Rad powiatowych“ zupełnie niepotrzebnie przyjęli. Bo jeżeli Wydział krajowy będzie miał niczem nie ograniczone prawo, to wtenczas prawa Rady powiatowéj będą zupełnie iluzoryjne i dojazdy będą musiały być budowane wszędzie, chociażby Rada powiatowa nie uznawała ich potrzeby. Prawda, jest możliwe, że Rada powiatowa zechce budować dojazd, a Wydział krajowy nie zechce tego, ale w takim razie dojazd ten nie przyjdzie do skutku, bo ten sam Wydział krajowy jest znowu władzą rozstrzygającą.

Sądzę, że jeżeli Panowie chcecie autonomią powiatu warować, jeśli nie chcecie zmuszać powiatów, ażeby budowały drogi powiatowe i dojazdowe z nakazu wyższego bez własnéj swojéj woli, to musicie Panowie wypuścić tu słowa: „albo na wniosek Wydziału krajowego.“ Wiem, że w takim razie budowanie dróg powiatowych będzie w znacznéj części, a nawet wyłącznie, zależało od dobréj woli powiatów. Prawda i dziś ależy od dobréj woli powiatu budowanie drogi pow.; ale dziś do budowy téj drogi pow. nikt się nie przyczynia, tylko ten biedny powiat, kiedy podług téj ustawy będzie się do budowy drogi powiatowéj w jednéj trzeciéj części przyczyniała koléj, a w jakiéjś części, może w jednéj szóstéj Wydział krajowy. W takim składzie można mieć nadzieję, że Wydział powiatowy nałoży z chęcią resztę ciężarów na siebie i na swoich mieszkańców, ażeby ta droga przyszła do skutku. A jeżeli z dwojga złego miałbym wybierać,: czy mają drogi powiatowe jeszcze nie tak prędko przyjść do skutku, czy téż mają być budowane kosztem powiatu bez woli powiatu, to wolę już piérwszą zasadę. A jeżeliby moje przewidywania były mylne, jeżeliby rzeczywiście w budowie tych dojazdów nie nastąpił postęp, powiem postęp znaczny, to zawsze w naszéj mocy będzie leżało za rok albo za dwa przyjąć takie postanowienia, jakie nam komisya drogowa dziś proponuje.

Jeżeli zaś Panowie to przyjmiecie, to zostawicie powiaty zupełnie na łaskę zapatrywania Wydziału krajowego, — przez co jednak zupełnie najmniejszego nie chcę czynić zarzutu Wydziałowi; ale zupełnie inne jest zapatrywanie tego, który

płaci, a inne tego, który tylko dobro ogółu ma na oku. Przyznaję, że bardzo niekiedy korzystném byłoby, ażeby coś było zrobione, ale, jeżeli ten, co ma koszta tego zrobienia ponosić, nie jest w stanie tego zrobić, to trzeba zaczekać i nie powinien nikt mieć prawa powiedzieć ponoszącemu koszta: chociaż nie jesteś w stanie zrobić, ja każę i musi być zrobione. W obec tego Proszę panów, ażebyście tych słów: „albo na wniosek Wydziału krajowego“ raczyli nie przyjąć i upraszam JE. Marszałka, ażeby je dał osobno pod głosowanie.

JE. hr. Marszałek. Te słowa osobno poddam pod głosowanie. Poprawka tego rodzaju nie potrzebuje poparcia.

P. hr. Badeni. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Badeni ma głos.

P. hr. Badeni. Przyznam się, że do poprawki szan. p. Grocholskiego byłem cokolwiek przygotowany. Jest ona bowiem dalszém zastosowaniem téj zasady, wykluczającéj ingerencyą władz środkowych autonomicznych od działania korporacyj autonomicznych, a właśnie ja byłem tak szczęśliwy, że w sprawach, memu zarządowi powierzonych, z tą zasadą w kilku wypadkach się spotkałem.

P. Grocholski rozpoczął piérwsze swoje przemówienie od tego, iż przyznaje, że koleje wtenczas dopiero przyjdą do ważności swojéj i uzyskają pożyteczność dla kraju, jeżeli będą połączone dojazdami z krajem całym. Otóż zdaje się, że i tu musiał dążyć szan. poseł do celu tego samego, kiedy mowa o ustawie, mającéj ułatwić osiągnięcie tego celu. Szanowny mowca jako środek do celu proponuje nam, ażebyśmy decyzyą nad tém pozostawili samym powiatam. Proszę Panów! Jeżeli ten istotnie był cel, to zdaje mi się, że taki środek do jego osiągnięcia nie będzie odpowiedni.

I powiedział szanowny poseł na usprawiedliwienie myśli swéj: „toż przecie te dojazdy będą się budowały kosztem powiatu“ — nie przeczę, że w pewnéj części, muszę jednak zwrócić uwagę na §. 8. ustawy, gdzie wyraźnie jest powiedziane: „jeżeli z powodu koncesyi kolejowéj lub specyalnego tytułu prawnego obowiązek kolei nie jest mniejszy.“ Toż właśnie w takim wypadku fundusz krajowy będzie musiał wziąć na siebie większą część kosztów utrzymania, a więc nie zawsze większa część ciężaru spadnie na powiat i dlatego pozostawienie ingerencyi wyłącznie powiatom nie byłoby usprawiedliwione.

Proszę Panów! jeżeli kiedy gmina i powiaty dojdą do zrozumienia własnego interesu i rządzić się będą tak, iż nie będzie sprzeczności pomiędzy ich interesem a interesem ogółu, to zapewne wtenczas zastosowanie takiéj ustawy będzie możliwe i odpowiednie — ale to jest stan idealny. Do takiego ideału powinniśmy dążyć, lecz tylko powoli i systematycznie. Ale już szan. p. sprawozdawca podniósł, że żyjemy w czasach, w których wychodzą od Wydziałów powiatowych do Sejmu nawet takie petycye, ażeby systować budowę drogi krajowéj, która, się buduje kosztem kraju z wyjątkiem jedynie dostarczania gruntu. A wiecie Panowie, jaki to był powód, iż taką petycyą wniesiono? — oto ten, że parę gmin ma być wyłączonych z tego powiatu a do innego powiatu przyłączonych, w skutek tego piérwszy powiat żąda zasystowania budowy drogi, kosztem kraju prowadzonéj, aby się doczekać czasu, w którym tych parę gmin będą wyłączone, a wtedy koszta wywłaszczenia gruntu poniesie drugi ościenny powiat.

Taki jest faktyczny stan rzeczy w powiatach dzisiejszy i czy wobec takiego zapatrywania na stosunek obowiązków powiatu do obowiązków ogółu będzie pożyteczną rzeczą pozostawić decyzyą nad potrzebą dojazdu samym powiatom, to pozwolę sobie powątpiewać.

Mnie się zdaje przeciwnie, że nie należy téj rzeczy pozostawiać samowoli, dopóki nie będziemy mieli rękojmii że swobodne działanie wszystkich jednostek zgodne będzie z dobrem kraju.

Jeżeli Panowie zresztą macie nieufność do najwyższéj władzy autonomicznéj, to nie wiem u któréj korporacyi nieufność taka może być mniéj uzasadniona, aniżeli właśnie w téj korporacyi, w któréj ręku zawsze jest skład Wydziału krajowego każdéj chwili tak złożyć, aby na ufność mandanta sobie zasłużył.

P. Erazm Wolański. Proszę o głos.

P. ks. Sawa. Proszę o głos.

P. Apolinary Jaworski. Proszę o głos.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

JE. p. Grocholski. Proszę o głos.

P. Chrzanowski. Wnoszę zamknięcie dyskusyi.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek zamknięcia dyskusyi. Upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Dyskusya zamknięta.

Przystąpimy do wyboru mowców generalnych. Upraszam panów do głosu zapisanych o oświadczenie się, czy są za wnioskiem JE. p. Grocholskiego, czy przeciw.

P. Erazm Wolański. Za.

P. ks. Sawa. Ja czynię osobną poprawkę.

P. Apolinary Jaworski. Za przedłożeniem komisyi, ale zrzekam się głosu.

P. hr. Golejewski. Za.

JE. p. Grocholski. Za.

P. hr. Krukowiecki. Za.

JE. hr. Marszałek. Jest więc cztérech p posłów za poprawką, upraszam panów o wybór mowcy generalnego.

P. hr. Golejewski. JE. p. Grocholski wybrany generalnym mowcą.

JE. hr. Marszałek. JE. p. Grocholski jako generalny mowca ma głos.

JE. p. Grocholski. Żądając głosu nie chciałem odpowiadać na zarzuty, zrobione mojemu wnioskowi, bo przyznaję, że zarzutów rzeczowych w przemówieniu szan. mowcy, który przeciw mnie mówił, nie było. Chciałem tylko odpowiedzieć na pewne zarzuty przeciw powiatom i może przeciw memu zapatrywaniu się. I w tém spotkałem się ze wszystkimi tymi, którzy zapisali się do głosu. Wszyscy żądali, abym odparł zdanie tego szanownego mowcy, który się wyraził, że nie można téj rzeczy spuszczać na samowolę powiatów:

Jeżeli samowola jest autonomią, to się dziwić muszę, jak członek Wydziału krajowego może przeciw temu występować (brawo). A jeżeli samowola ma być czémś innem jak autonomią, to zdaje mi się, że nikt téj samowoli powiatów nie chciał i o téj samowoli mowy być nie może.

Szanowny mowca powiedział przytém, że powinniśmy mieć przecież zaufanie do téj instytucyi, którą sami wybieraliśmy i której skład od nas zależy. Proszę Panów! gdybym się powodował nieufnością do téj instytucyi, to wierzajcie mi, że otwarcie bym to wypowiedział, nigdy bowiem nie zwykłem zatajać tego co myślę, albo obwijać w bawełnę to, co chcę powiedzieć, ale mną nie to, lecz zasada powoduje. Nie dla tego, abym Wydziałowi krajowemu nie ufał, żebym przypuszczał, iż on coś złego zarządza, ale dlatego, że mojém zdaniem Wydział krajowy nie ma prawa nakazywać powiatom, aby coś takiego swoim kosztem robiły.

Szanowny mowca oświadczył, że jestem poniekąd w sprzeczności w moich zapatrywaniach, bo uznaję, że koleje nie będą mogły być zupełnie exploatowane, dopóki nie będzie dróg dojazdowych, a pomimo to chcę budowę dróg dojazdowych (a raczéj postanowienia, czy mają być drogi dojazdowe budowane) złożyć w ręce reprezentancyj powiatowych. Otóż ja nie mogę się w tém żadnéj dopatrzeć sprzeczności, bo jeżeli się coś uznaje za pożyteczne, to z tego jeszcze nie wypływa, aby to koniecznie musiało nastąpić. Może bowiem nastąpić wszystko, lecz w granicach możności — o tyle może to nastąpić, o ile powiaty będą w stanie budować drogi; pozwoliłem zaś sobie wypowiedzieć, iż mam otuchę i nadzieję, że powiaty, mając ustawą zapewnioną pomoc tak znaczną ze strony kolei i ze strony funduszu krajowego, przystąpią tém pewniéj i w daleko obfitszéj mierze do budowy dróg, niż czyniły to dotąd.

Zdaje mi się, że w tém sprzeczności nie ma. A jeżeli szanowny mowca przeciw memu zapatrywaniu twierdził, że Wydział krajowy na mocy §. 8. może się także w bardzo znacznéj mierze przyczyniać do kosztów, to prawda, ale z tego, że Wydział krajowy może się przyczynić, nie wypływa jeszcze, aby Wydział mógł nakazać, aby się powiaty przyczyniały, bo jeżeli powiat uczyni wniosek, to w ręku Wydziału krajowego będzie leżało, czy droga będzie budowana, czy też nie, gdyż od porozumienia się Wydziału krajowego z Namiestnictwem będzie zależało, czy ma być dojazd budowany, czy nie. Prawo zatém Wydziału krajowego niczém nie będzie przez powiaty naruszane.

Jeżeli zaś Wydział kraj. będzie miał prawo czynienia wniosków wbrew zapatrywaniu się powiatu i sam o tym wniosku rozstrzygać, to zdaje mi się, że prawa reprezentacyi powiatowéj będą naruszone w taki sposób, który autonomi ubliża.

Z tych względów upraszam Wys. Izbę, aby tę poprawkę przyjąć raczyła.

JE. hr. Marszałek. P. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Męciński. Paragraf ten bardzo żywo i wszechstronnie był rozbierany w komisyi i zupełnie te same wątpliwości, które podniósł JE. p. Grocholski, tam podniesione były. Muszę z góry oświadczyć, że pod względem zasadniczym p. Grocholski ma zupełną racyą, a tego samego zdania była i komisya. Sądzę jednak, że

stylizacya tego paragrafu taka, jaką komisya proponuje, ma racyą bytu pod względem praktycznym. Szanowny p. Grocholski powiada: I cóż, jeśli Rada powiatowa nie zrobi co do niéj należy — czy dla tego Wydział krajowy ma wejść w prawa i naruszyć zasadę autonomii. Woli szanowny poseł tu i ówdzie stracić dojazd do kolei, byle uratować zasadę.

Że biorąc rzeczy czysto teoretycznie, narusza się tutaj zasadę autonomi i to przyznaję, ale na kogoż się to prawo przelewa? na Wydział krajowy, legalną reprezentacyą Sejmu, na Wydział, który jest nie inną tylko autonomiczną, a przecież wyższą władzą w kraju.

Czyż można, mówi p. Grocholski, aby powiaty mimo woli płaciły? Mojém zdaniem można, jeśli trafią się takie, że same nie poczuwają się do spełnienia swego obowiązku. Autonomia przecie musi mieć cel korzyści ogólnéj, a nie dowolności, czy komuś się podoba zrobić czy nie.

Nasuwa się jeden przykład, gdzie takie powiaty z góry mają sobie narzucony obowiązek płacenia i to nie od Sejmu ani Wydziału krajowego, nie od władzy czysto autonomicznéj, ale od Rady szkolnéj okręgowéj. Tam ustawa powiada: powiat musi na potrzeby szkół okręgowych zapłacić 4%; i nie pytają się wcale powiatu, czy on tę lub ową szkołę uznaje za potrzebnę, oświatę w takim lub w owakim prowadzoną kierunku za użyteczną. Jeśli Panowie chcecie, to to jest większe naruszenie autonomii, niżeli ten ustęp proponowany przez nas w §. 5. — gdzie dopiero w wypadku nie spełniania swego obowiązku przez Wydział powiatowy wkracza Wydział krajowy, wyższa władza autonomiczna i zaradza złemu. Mnieby się więc zdawało, że lepiéj okolicom potrzebującym dojazdów, dać więcéj gwarancyi w ustawie że je mieć będą, niżeli ze względów czysto teoretycznych bronić autonomii, któréj nikt nie atakuje, tylko tam, gdzie trzeba tego, daje z niéj użytek Wydziałowi krajowemu, także władzy autonomicznéj.

Ja jednak proszę Panów, ani na chwilę nie łudzę się iżby być mogło, że tak ułożony ustęp, jak go komisya proponuje, już wszystkiemu zaradzi. Wszystkiemu nie, ale zaradzić może w pojedyńczych chociaż wypadkach, bo ja i w to wierzę, że w tych powiatach, gdzie zasadniczo nic robić nie chcą, tam nie zawsze pomoże i Wydział krajowy, postawią mu bowiem tyciące trudności. Działają, tworzą coś dodatniego ludzie, nie same ustawy, gdzie ci nic nie robią, tam ustawy nie pomogą nie zaradzą złemu.

Wydział krajowy pomoże, mając to prawo z ustawy w jedném i drugiém miejscu, ale w trzeciém lub w czwartém już może nie zawsze podoła wszystkiemu, bo nie siedzi na miejscu w powiecie, ale tu we Lwowie. Projekt więc, który wnosimy, chce zaradzić choć małéj liczbie potrzeb, jeśli całości zaradzić nie może i dla tego przy tym ustępie obstajemy. Zresztą i dziś ocowiązująca ustawa w §. 25. zawiera postanowienia, nadajace Wydziałowi krajowemu nadzór naczelny i kierunek pewien spraw drogowych, tak bardzo więc z czémś nowym nie występujemy tutaj, tylko przyznaję, rozszerzamy atrybucye Wydziału krajowego, a czynimy to z przeświadczeniem, że czynimy dobrze.

W końcu muszę oświadczyć Wysokiéj Izbie, że komisya spodziewała się długiéj dyskusyi nad temi słowami, nie cofnęła ich jednak, bo ma przekonanie, że wzmacniając atrybucyą Wydziału krajowego, nada się mocy ustawie, mieć się będzie więcéj gwarancyi, że zostanie szerzéj wykonywaną.

Jedno wyrażenie nie przemawia na jego stronę. Powiada p. Grocholski, że oddaje się powiaty na łaskę i niełaskę Wydziału krajowego. No! proszę Panów, jakże znowu podatkujących, koleje żelazne i potrzeby kraju oddawać na łaskę lub niełaskę Wydziałów powiatowych? To znów niesprawiedliwość. Bo raz jeszcze powtarzam, opierając się nie na przypuszczeniach, ale na faktach, że niektóre powiaty — jest ich dzięki Bogu znaczna mniejszość — mają po prostu wstręt do roboty.

Oto ciekawy przykład: Będąc zajęty jako członek komisyi do sprawdzenia czynności Wydziału krajowego, spotkałem się z Radami powiatowemi, które dostały subwencyą od Wydziału krajowego na roboty około dróg. I jak też Panowie myślicie? co z nią zrobiły? Umieściły pieniądze w kasie zaliczkowéj na procent i dopiero kiedy Wydział krajowy pyta się co się stało? dla czego nic się nie robi? okazało się, że Rady powiatowe zamiast coś robić za daną subwencyą — pieniądze na procent umieściły. Musiał więc Wydział wystąpić ze stosowną interwencyą, żeby się inaczéj działo. Nie trzeba więc sobie tych naszych Rad tak idealnie przedstawiać.

Przewodniczę jako prezes Rady już w drugim powiecie, ale nie mogę powiedzieć, aby tego rodzaju postanowienia miały ubliżać Radom powiatowym w ogóle. Dotkną one tylko te Rady, które nic nie robią, a przyznam się, że względem takich Rad powiatowych z wielkim respektem nie jestem, owszem radbym, aby one mogły być jakimiś le-

galnymi środkami znaglone, żeby nie zapoznawały interesów swoich wyborców.

Dla tego obstaję za wnioskiem komisyi.

JE. hr. Marszałek. Poddam pod głosowanie §. najpierw z wypuszczeniem słów w myśl p. Grocholskiego „albo na wniosek Wydziału krajowego". Paragraf ten brzmiałby (czyta):

„O potrzebie budowy nowego dojazdu do dworca lub stacyi kolejowéj, równie jak o potrzebie przełożenia lub rekonstrukcyi dojazdów istniejących, jakoteż o kierunku tych dojazdów, orzeka na wniosek Rady powiatowéj c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a w braku takiego porozumienia, Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu".

(Mówi.) Upraszam tych panów, którzy ten paragraf w tém brzmieniu przyjmują, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy w myśl wniosku komisyi są za dodaniem słów „albo na wniosek Wydziału krajowego", aby zechcieli powstać (mniejszość). Odrzucono.

Przystępujemy do §. 6. Czy żąda kto głosu?

P. Erazm Wolański. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Wolański ma głos.

P. Erazm Wolański. W §. 6. jest końcowy ustęp téj treści: „W téj komisyi weźmie udział delegat Wydziału krajowego". Otóż w naszym ustroju autonomicznym istotnie tak być powinno, że wszystkie czynniki autonomiczne powinny mieć pewną łączność między sobą, wzajemnie się wspierać, szanować i poważać.

Nie mogłem wprawdzie zrozumieć w przemówieniu szanownego referenta, członka Wydziału krajowego, wyrazu „samowola powiatów", bo taki sam zarzut możnaby i nie bez podstawy uczynić również Wydziałowi krajowemu.

(Głosy. Ależ o tém już była mowa dawno, to do rzeczy nie należy).

Przepraszam — należy. Jak Panowie mówiliście, to ja słuchałem. Przy tém §. o Wydziale krajowym mówić można.

Otóż szanowny referent powiedział, że władze środkowe do wyższych władz autonomicznych nie mają ufności. Ależ możnaż i to odwrotnie powiedzieć, że wyższe władze autonomiczne powinny przyczyniać się do wzbudzenia zaufania niższych władz, nie zaś je tak lekce traktować, jak to członek Wydziału ma zwyczaj czynić.

(Głosy. O tém nie ma obecnie mowy.)

Przepraszam, jest mowa o tém, bo ja mogę wnieść wymazanie tego ustępu o delegacie Wydziału. Więc rzecz naturalna, skoro tego stosunku nie ma, jakiby z obydwóch stron być powinien, któren stosunek dość niewłaściwy sam wyłącznie p. referent Wydziału krajowego wprowadza, sądzę, że ten dodatek delegata Wydziału krajowego nie wiele się przyczyni do obrony interesów powiatowych

(Głosy. oho! oho!)

i można go opuścić. Albowiem z praktyki się okazuje, że nie zawsze delegat Wydziału krajowego bierze w opiekę Rady powiatowe. W naszym powiewiecie husiatyńskim, musieliśmy w bieżącym roku wydać 2000 złt. na expropriacyę drogi, zeszłego roku daliśmy 5500 złt., które są jak mówią, wyrzucone za okno.

W obec tego, że opieka Wydziału krajowego nad Wydziałami i Radami powiatowemi nie jest taka, jak być powinna, a skoro się tak przedstawia, wnoszę wykreślenie ostatniéj alinei §. 6.

JE. hr. Marszałek. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, p. sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Męciński. Muszę zwrócić uwagę p. Wolańskiego, że wniosek opuszczenia ostatniego ustępu §. 6. jest zupełnie nieuzasadniony, bo §. 6., jest następstwem praw państwowych obowiązujących przy budowie nowych kolei. Podług przepisów kolejowych w skład komisyi politycznéj kolejowéj, o jakiéj tu jest mowa, wchodzi jeden delegat Namiestnictwa, jeden z Ministerstwa wojny, kapitan generalnego sztabu i t. d., ażeby wszystkie interesa i potrzeby mogły być zastąpione. Trudno więc, jeżeli my jako kraj przyczyniać się mamy do znacznych często kosztów budowy dróg dojazdowych, abyśmy naszego delegata nie mieli tam, gdzie nasze interesa rozstrzygać się będą, gdzie o nas przecie chodzi.

P. Wolański, który przed chwilą tak gorąco bronił zasady autonomii, iż nie chciał, ażeby Wydział krajowy w pewnych sprawach rozstrzygał, twierdzi naraz, że już delegata autonomicznego nie potrzeba! Gdzie się ta autonomia podziała?

Stanowczo zatém obstawać muszę, aby w komisyi takiéj i interesa kraju były przez delegata Wydziału krajowego reprezentowane, przez delegata Wydziału z tego głównie względu, że komisya

taka nie będzie ograniczała czynności swéj do jednéj stacyi kolejowéj, lub w jednym powiecie lecz na całéj linii mającéj się budować kolei, a Wydział krajowy przecież całość interesów na oku mieć musi. Wreszcie dodam, że §. 6. bez ostatniego ustępu nicby nie znaczył i możnaby go zupełnie wykreślić.

JE. hr. Marszałek. Przystępujemy do głosowania. Piérwszy ustęp poddam osobno pod głosowanie. Upraszam tych Panów, którzy przyjmują ustęp piérwszy §. 6. w brzmieniu (czyta):

„W razie budowy nowéj kolei żelaznéj, nowego dworca lub stacyi kolejowéj, komisya polityczna, wysłana w myśl przepisów kolejowych do zbadania stanu rzeczy, zbada zarazem potrzebę dojazdów odpowiednich, oraz techniczne warunki budowy, lub rekonstrukcyi i konserwacyi drogi dojazdowéj",

(mówi) aby zechcieli rękę podnieść (większość) Jest przyjęty.

Upraszam tych panów, którzy przyjmują ustęp drugi (czyta):

„W téj komisyi weźmie udział delegat Wydziału krajowego,"

(mówi) aby zechcieli powstać (większość). Jest przyjęty.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. W sprawie formalnego traktowania wnoszę, ażeby §§. 7., 8., 9., i 10. przyjęto en bloc bez czytania.

JE. hr. Marszałek. Już jest uchwalone, ażeby przyjmować bez czytania paragrafy, do których nikt głosu nie żąda. Będę więc czytał tytuły paragrafów i zapytywał czy żąda kto głosu. Czy żąda kto głosu do §. 7. (Nikt). Czy żąda kto głosu do §. 8.

P. Abrahamowicz. Proszę o głos.

P. Grocholski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Abrahamowicz ma głos.

P. Abrahamowicz. Paragraf 8. opiewa jak następuje (czyta):

„Do kosztów utrzymania dojazdów kolejowych, uznanych za potrzebne w sposób §. 5. przepisany, mają się przyczyniać strony konkurujące w stosunku i pod warunkami wymienionymi w §. 4., jeżeli z powodu koncesyi kolejowéj lub specyalnego tytułu prawnego obowiązek kolei nie jest mniejszym."

Otóż z treści tego paragrafu wynika, że w tym samym stosunku, w jakim koszta budowy dróg dojazdowych mają być pokrywane, również i koszta utrzymania mają być pokryet. Ależ proszę Panów! w tym paragrafie, a w szczególności w końcowym jego ustępie jest zarazem orzeczenie, co do którego ja osobiście mam pewną wątpliwość. Jest tu bowiem powiedzianem, że kolej przyczynia się do kosztów budowy w jednéj trzeciéj części, jeżeli (czyta): „jeżeli z powodu koncesyi kolejowéj lub specyalnego tytułu prawnego obowiązek kolei nie jest mniejszym." Owoż przyjmuję wypadek, że obowiązek kolei z tytułu prawnego jest mniejszy, i zapytuję kto w takim razie ma zapłacić? Odpowie mi zapewne szan. sprawozdawca, że już w końcowym ustępie §. 4. wyraźnie powiedziano, że koszta, niepokryte przez strony konkurujące, ponosi fundusz krajowy.

Lecz szanowni Panowie, odpowiedź taka mnie przynajmniéj zadowolić nie może, a to z téj prostéj przyczyny, ponieważ ten ustęp, wkładający obowiązek na kraj, którego inne strony konkurujące nie wykonują, nie odnosi się do kosztów utrzymania, tylko do kosztów budowy. W §. 4. bowiem powiedziano, że „koszta budowy, równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkie inne odszkodowania, ponoszą strony konkurujące w następującym stosunku." Więc tu o kosztach utrzymania nie ma wzmianki, tylko o kosztach budowy. Dla mnie przeto jest rzeczą wątpliwą, czy na podstawie §. 4. może być fundusz krajowy pociągnięty do pokrycia kosztów utrzymania, ktoreby w danym wypadku kolej pokryć nie była obowiązana.

JE. hr. Marszałek. P. Grocholski ma głos.

JE. p. Grocholski. §. 8. brzmi (czyta):

„§. 8.

Do kosztów utrzymania dojazdów kolejowych, uznanych za potrzebne w sposób §. 5. przepisany, mają się przyczyniać strony konkurujące w stosunku i pod warunkami wymienionymi w §. 4., jeżeli z powodu koncesyi kolejowéj lub specyalnego tytułu prawnego obowiązek kolei nie jest mniejszy."

§. zaś 5. powiada, że o potrzebie budowy nowych dojazdów i o potrzebie przełożenia i rekonstrukcyi rozstrzyga Namiestnictwo w porozumieniu

z Wydziałem krajowym. Ależ Panowie, są dojazdy, które niewątpliwie jako dojazdy uważane być muszą, a które dzisiaj kosztem Rad powiatowych są budowane i które utrzymywane być muszą. Czy dlatego, że któryś powiat ponosił dotąd tę ofiarę, że wybudował dojazd i dotąd go utrzymywał, czy dlatego ma go in infinitum wiecznie utrzymywać? Jeżeli będziemy się trzymali dosłownego brzmienia tego §., to wypadałoby z tego, że ponieważ uchwalony dojazd nie został uznany za potrzebny w sposób w §. 5. przepisany, zatém do utrzymania tego dojazdu strony przyczyniać się nie są obowiązane. Zwracam uwagę Wysokiéj Izby na to, że to byłoby niesłuszne i niesprawiedliwe. Dlatego sądzę, że chociażby ten paragraf nie uległ zmianie, to jednak na podstawie zdania, objawionego w téj Wys. Izbie, w drodze administracyjnéj przestrzegana będzie zasada, że wszelkie drogi dojazdowe powinny mieć konkurencyą. Jeżeliby zaś była kwestya co do wyrażenia „w sposób w §. 5. przepisany," to musiałoby być dopiero rozstrzygnięte, czy droga ma być uważana jako taki dojazd, do którego ten przepis się odnosi.

Dziś podług brzmienia §. 1. nie wiém, czy jest jaka droga powiatowa w Galicyi, którąby nie mogła być uznana za dojazdową.

Komisarz rządowy p. Zaleski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P komisarz rządowy ma głos.

Komisarz rządowy p. Zaleski. Co do wątpliwości, podniesionéj przez Jego Excellencyą posła Grocholskiego, zdaje mi się, że wyjątek byłby tylko wówczas, gdyby był specyalny tytuł prawny, t. j. gdyby czy to z powodu ugody, z przedsiębiorstwem kolejowém, czy też na mocy innego tytułu prawnego, powiat obowiąże się budować i i utrzymywać dojazd wyłącznie swoim kosztem; tam zaś, gdzie taki specyalny tytuł nie zachodzi, droga dojazdowa będzie traktowana podług przepisu téj ustawy i koszta jéj utrzymania będą się rozdzielały podług §. 8.

Co do koncesyi kolejowéj, o któréj wspomniał poseł Abrahamowicz, to obowiązek konkurowania mniejszym datkiem jak $1/_8$ części na mocy koncesyi stanowi przywilej kolei i to przywilej zastrzeżony ustawą, niepodobna zaś ustawą krajową znieść takiego przywileju.

P. Alfons Czaykowski. Proszę o głos.

P. Smarzewski. Proszę o głos.

P. Skałkowski. Proszę o głos.

P. hr. Golejewski. Wnoszę zamknięcie dyskusyi.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek zamknięcia dyskusyi. Upraszam tych panów, którzy ten wniosek popierają, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Dyskusya jest zamknięta. Do głosu są zapisani posłowie: Alfons Czaykowski, Smarzewski i Skałkowski.

Poseł Czaykowski ma głos.

P. Alfons Czaykowski. Zapisałem się do głosu, z powodu przemówienia posła Abrahamowicza. Widzi on §. w 8 wielką wątpliwość; co do mnie zaś jest §. ten nadzwyczaj jasny. §. 8 opiewający w dosłownem brzmieniu:

„Do kosztów utrzymania dojazdów kolejowych uznanych za potrzebne w sposób §. 5. przepisany, mają się przyczyniać strony konkurujące w stosunku i pod warunkami wymienionymi w §. 4., jeżeli z powodu koncesyi kolejowéj lub specyalnego tytułu prawnego obowiązek kolei nie jest mniejszy", nie pozostawia pod względem jasności nic do życzenia Poseł Abrahamowicz był tego zdania, że wprawdzie §. 4 normuje obowiązki stron konkurencyjnych, jednak są to obowiązki, odnoszące się tylko do budowy. Ależ jest to rzecz bardzo naturalna, bo dopiero §. 8 odnosi się do konserwacyi i stanowi, że te same obowiązki jakie przy budowie oznacza §. 4 analogicznie zastósowane będą przy konserwacyi. Poseł Abrahamowicz wspominał, że o konserwacyi nie było mowy w §. 4 — bardzo naturalnie — bo §. 4 mówi tylko o budowie, a o konserwacyi nie może być tam mowy; §. zaś 8 przenoszący te same normy z budowy na konserwacyę nie pozostawia żadnéj wątpliwości pod tym względem. Co się tyczy ustępu, „jeżeli z powodu koncesyi kolejowéj lub specyalnego tytułu prawnego obowiązek nie jest mniejszy" to mnie się zdaje, że na to odpowiada ten ustęp §. 4., na który się p. Abrahamowicz wprawdzie powołał, ale z którego własnie wysnuł pewną niejasność. Ostatni ustęp §. 4, opiewa: „koszta nie pokryte przez stony konkurujące wymienione w §. 3 lit. a, b, c, i d, ponosi fundusz krajowy". O ile więc będzie koléj dawać mniéj, o tyle w rezultacie przypada więcéj zapłacić z funduszu krajowego. Nie ma więc w tém żadnéj niejasności. Co się tyczy opuszczenia słów „uznanych za potrzebne w sposób §. 5 przypisany" to pod tym względem podzielam w zupełności zdanie JE. p. posła Grocholskiego.

JE. hr. Marszałek. P. Smarzewski ma głos.

P. Smarzewski. Co do wątpliwości przez p. Grocholskiego podniesionéj, przemówił kilka słów zastępca Rządu i zdaje mi się, jeżelim dobrze zrozumiał, że zapatrywaniami swojemi zbliża się do tego stanowiska, na którém stanął poseł Grocholski.

Jednakże wyjaśnienie, dane ze strony Rządu, nie może dać mi zaspokojenia tam, gdzie się tworzy nowa ustawa, bo oświadczenia bywają zapomniane a text ustawy zostaje. Otóż chcę zwrócić uwagę Wysokiéj Izby na jedną okoliczność, o któréj nie powiedział poseł Grocholski a to: że z brzmienia §§. 5 i 8 łącznie uważanych powstaje luka w ustawie postanowieniu co do utrzymania dojazdów, o których jest mowa w ustawie. Postanowienie to odnosi się tylko do nowych dojazdów, dopiero zbudować lub rekonstruować się mających, a do żadnych innych się nie odnosi. Paragraf 1, który Sejm uchwalił, powiada, co są drogi dojazdowe, a choć §. ten był na dzisiejszém posiedzeniu uchwalony, nie od rzeczy będzie Panom go przypomnąć (czyta):

„Dojazdami kolejowymi w ogólności są drogi publiczne, łączące dworce i stacye kolei żelaznéj z najbliższemi drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi, jakotéż z najbliższemi miastami lub miasteczkami. Place przed dworcami i stacyami, przeznaczone dla ruchu osób i wozów, równie jak rampy kolejowe, łączące te place z dojazdami, nie stanowią części dojazdów kolejowych“.

(Mówi): Zwracam uwagę Wysokiéj Izby na to, że nie jest wyjęta żadna kategorya dróg, a więc są tém i drogi powiatowe objęte. Jeżeli tedy dzisiejsza droga powiatowa łączy dworzec kolei z drogą państwową lub miasteczkiem, to ta droga już przestała być drogą powiatową, ustawa zrobiła z niéj dojazd a zatém zniosła tém samem z powiatu obowiązek utrzymywania téj drogi — bo powiat ma obowiązek utrzymywać tylko drogi powiatowe. §. 8 nie nakłada tego obowiązek na konkurencyą, więc powstaje pytanie: kto będzie utrzymywał te drogi? Powiat nie ma obowiązku, bo droga ta już przestała być drogą powiatową, a konkurencya nie ma obowiązku, bo ustawa nie mówi o tych drogach i nie nakłada na nią obowiązku utrzymywania jéj. Zdaje mi się przeto, że jest to luka w postanowieniach ustawy.

Widząc tedy, że ustawa jest gruntownie opracowana nie chciałbym stawiać wniosku do stylizacyi bo mógłbym pójść za daleko, albo nie osiągnąłbym celu, o który mi chodzi; pozostawiam to p. sprawozdawcy, czy — jeżeliby się zgodził na to, co poseł Grocholski powiedział i co ja miałem zaszczyt powiedzieć, a co jednak nie stawiam jako wniosek, nie wypadałoby wziąć §. 8 pod rozwagę w komisyi tak, aby tok obrad nie był przerwany, tylko, aby mógł pójść do końca, a w komisyi zastanowić się nad tym §. 8, bo stąd powstałaby szkodliwa luka w ustawie.

JE. hr. Marszałek. P. Skałkowski ma głos.

P. Skałkowski. Pozwolę sobie zwrócić uwagę Wysokiéj Izby na to, że niemal we wszystkich ustawach o drogach dojazdowych jest następujące postanowienie, którego w naszym projekcie nie ma, mianowicie jest tam powiedziane (czyta):

„Ustawa ma być zastosowana do istniejących „dojazdów kolejowych, o ile obowiązek konserwacyi „tych dróg nie jest jeszcze ugodą, lub w inny „sposób unormowany.“

(Mówi): Do §. 15. wniosę odpowiedni dodadatek, a teraz proszę się zastanowić, że są takie dojazdy, których konserwacya nie jest wcale unormowana. Jeden z członków komisyi drogowéj powiedział mi, że do konserwacyi takiéj drogi jest albo powiat, albo gmina obowiązana. Rzecz się ma inaczéj. Dopóki nie było tych norm, jakie zamierzamy uchwalić, obowiązywało rozporządzenie Ministerstwa handlu z r. 1871., które nakazywało przy reambulacyi kolei dążyć do porozumienia, a które kończyło się często na tém, że kwestyą konserwacyi pozostawiono otwartą, tak że w jedném miejscu koléj, to znów Rada powiatowa, lub gminna, lub wreszcie ten, komu na tém najwięcej zależy, drogi te konserwuje. W każdym razie więc należałoby te obowiązki unormować i dlatego popieram wniosek p. Grocholskiego.

P. Smarzewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. Przypuszczam, że szanowny poseł prosi głos co do formalnego traktowania.

P. Smarzewski. Postawię wniosek, aby w §. 8. opuścić wyrazy, odnoszące się do §. 5. i aby ten §. 8. brzmiał następująco (czyta): „§. 8. Do kosztów utrzymania dojazdów kolejowych mają się przyczyniać strony konkurujące w stosunku i pod warunkami wymienionymi w §. 4., jeżeli z powodu koncesyi kolejowéj lub specyalnego tytułu prawnego obowiązek kolei nie jest mniejszy.“

Gdyby ten §. tak brzmiał, natenczas nie byłoby luki w ustawie.

JE. hr. Marszałek. Wniosek p. Smarzewskiego jest negatywny, więc uważam go jakoby był postawiony co do formalnego postępowania.

JE. p. Grocholski. Proszę o głos.

J. hr. Marszałek. P. Grocholski ma głos.

JE. p. Grocholski. Mnie się zdaje, że po zamknięciu dyskusyi nie można czynić wniosku i przeciwko temu wnioskowi proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. Zwracam uwagę szanownego posła, że w regulaminie jest powiedziane, iż każdy poseł ma prawo czynić wniosek co do sposobu podawania pod głosowanie, więc w takim razie i po zamknięciu dyskusyi może być wniosek formalny postawiony, a podług regulaminu ja orzekam, w jakiéj formie ma być wniosek podany pod głosowanie.

Jednakże tu nie będę sam rozstrzygał, ponieważ wniosek jest zbyt wielkiéj doniosłości i dlatego zapytuję Wysoką Izbę, czy zgadza się na to, aby dyskusya nad wnioskiem posła Smarzewskiego była otwartą ?

P. Smarzewski. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Smarzewski ma głos.

P. Smarzewski. Zmieniam wniosek mój w ten sposób, że schodzę na stronę formalną i proszę tylko JE. Marszałka, aby raczył te słowa osobno poddać pod głosowanie.

JE. hr. Marszałek. Wobec wniosku p. Smarzewskiego i po uwadze p. Grocholskiego, że uważa to opuszczenie za rzecz doniosłą i że chce się temu sprzeciwić, muszę zapytać Wysoką Izbę, czy Wysoka Izba nie uzna za stosowne otworzyć na nowo dyskusyi.

Upraszam tych panów, którzy wobec wniosku p. Smarzewskiego i uwagi p. Grocholskiego zgadzają się na otworzenie na nowo dyskusyi, aby zechcieli rękę podnieść (większość). Dyskusya jest na nowo otwarta.

P. Hausner. Proszę o głos w kwestyi formalnéj.

JE. hr. Marszałek. P. Hausner ma głos.

P. Hausner. Wnoszę zamknięcie posiedzenia.

JE. hr. Marszałek. Wobec tego, że godzina jest spóźniona a przy zapowiedzianych poprawkach nie mam nadziei doprowadzenia rozpraw rychło do końca, przychylam się do wniosku zamknięcia posiedzenia. Nie chciałbym go jednak zwoływać na wieczór, bo jeżeliby się wieczorne posiedzenia odbywały, to nie byłoby nadziei, aby komisya budżetowa skończyła swoje prace, na których koniec wszyscy niecierpliwie oczekujemy. Następne posiedzenie odbędzie się zatém jutro rano o godzinie 10. Ponieważ jest jeszcze kilku posłów, którzy nie złożyli dotąd przyrzeczenia, będę prosił, aby jeszcze przed końcem posiedzenia zechcieli tego dopełnić.

Nie złożyli dotąd przyrzeczenia: pp. Ziemiałkowski, Rey i Głogowski. Proszę o odczytanie roty przyrzeczenia.

(Sekretarz p. Józef Jasiński czyta rotę przyrzeczenia, pp. JE. dr. Ziemiałkowski, p. hr. Rey i p. Głogowski składają w ręce JE. hr. Marszałka przyrzeczenie).

JE. hr. Marszałek. Następne posiedzenie odbędzie się jutro o godzinie 10.

Na porządku dziennym będzie (czyta):

I. Dalszy ciąg rozprawy szczegółowéj nad projektem ustawy o dojazdach kolejowych. Sprawozdawca p. Męciński.
2. Sprawozdanie komisyi budżetowéj o petycyi komitetu, zawiązanego dla przeprowadzenia regulacyi Żabnicy. Sprawozdawca p. dr. Skałkowski.
3. Drugie czytanie przedłożenia Wydziału krajowego w przedmiocie utworzenia trzech posad asystentów manipulacyjnych, przy równoczesném zwinięciu dwóch posad kancelistów. Sprawozdawca komisyi budżetowéj p. dr. Skałkowski.
4. Sprawozdanie komisyi budżetowéj o zamknięciu rachunków funduszów samoistnych (niedotowanych), budżetem nieobjętych, za lata 1877. i 1878. Sprawozdawca p. Romanowicz.
5. Sprawozdanie komisyi budżetowéj o udzielenia subwencyi szkole przemysłowéj w Przemyślu. Sprawozdawca p. Romanowicz.
6. Sprawozdanie komisyi budżetowéj o petycyi Towarzystwa św. Józefa z Arymatei o udzielenie subwencyi. Sprawozdawca p. Hausner.

7. Sprawozdanie komisyi budżetowéj w sprawie rozszerzenia budynku krajowéj szkoły gospodarstwa lasowego we Lwowie. Sprawozdawca p. Scipio.
8. Sprawozdanie komisyi kultury krajowéj w sprawie ustanowienia w Tarnowie expozytury bióra melioracyjnego. Sprawozdawca p. Gorayski.
9. Sprawozdanie komisyi edukacyjnéj o wniosku posła Majera w sprawach klinik krakowskich. Sprawozdawca p. Majer.
10. Sprawozdanie komisyi edukacyjnéj w sprawie przeniesienia siedziby Rad szkolnych okręgowych z Mościsk do Jaworowa i z Husiatyna do Trembowli i o przydzielenie powiatu dąbrowskiego do okręgu Rady szkolnéj tarnowskiéj. Sprawozdawca p. Tarnowski.

Posiedzenie zamknięte.

(Koniec posiedzenia o godz. 3. min. 45.)